



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**SG-18039-AG 13/14.1  
25.05.2018**

Original: EN

**13<sup>TH</sup> SESSION**

---

**New Appendix H to COTIF**

Proposal for modification of the Convention and of the Explanatory Report

## I. INTRODUCTION

In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered at its 26<sup>th</sup> session on 27 and 28 February 2018 the addition of a new Appendix H to COTIF (EST<sup>1</sup> UR) and requested the Secretary General to submit it to the General Assembly for decision. The General Assembly is competent, in accordance with Article 33 § 2 of COTIF, to take a decision on this matter.

**Annex 1** to this document contains the text proposals to modify the Convention accordingly by adding a new Appendix H (EST UR).

The Revision Committee also considered the justification in support of the new Appendix H and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

**Annex 2** to this document contains the text proposals to modify the Explanatory Report accordingly.

## II. CONTEXT AND SUBSTANCE OF THE PROPOSAL

Interoperability in the context of COTIF is the ability of different national rail systems to allow the safe and uninterrupted movement of trains which attain the required levels of performance. Interoperability therefore implies the cross-border operation of complete trains, meaning that the infrastructure would be used by different railway undertakings, both national and from other countries.

Interoperability has the potential to make railways much more efficient, but also requires additional harmonisation of, for example, operational rules, safety responsibilities and the licensing of railway undertakings. An important element for the development of interoperability is the attribution of safety responsibilities to the different railway actors, including the safety certification of railway undertakings.

The concept of the draft new appendix is that state authorities would issue Safety Certificates for railway undertakings based on harmonised criteria, as proof that the railway undertakings are able to operate trains safely in the state concerned.

The main elements of the text proposals for the draft new appendix are:

- a) The scope would consist of the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision;
- b) Each Contracting State will ensure that a Safety Certification Authority and a Supervision Authority are established. The Safety Certification Authority and the Supervision Authority may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation. The authorities must be independent from any railway undertaking or infrastructure manager. It is possible for several states to establish one joint authority; such as would be the case for example in the European Union;
- c) The railway undertaking and the infrastructure manager must control the risks associated with the operation of trains in international traffic. This is without prejudice to other entities having a potential impact on the safety of the railway system;

---

<sup>1</sup> In accordance with general practice the French acronym is used for all language versions of Appendices to COTIF, in this case: Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST)

- d) Railway undertakings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic must implement a safety management system and monitor its correct application;
- e) The Safety Certification Authority of each state will be responsible for issuing safety certificates to railway undertakings which intend to operate on that state's network. A safety certificate would provide evidence that a railway undertaking has established its safety management system and that it is able to operate safely, within the intended area of operation, in the state in which the certificate is valid;
- f) The correct application of the safety management system of railway undertakings will be supervised by the Supervision Authority;
- g) There will be no mutual recognition between states of safety certificates, except when states conclude an additional agreement to this end;
- h) Annexes to the new Appendix should be developed in order to implement the new Appendix in a harmonised way across the different Member States. Adoption of such annexes will be in the competence of the Committee of Technical Experts;
- i) The results of conformity assessments should be mutually accepted between the safety certification authorities of different states as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of harmonised provisions, equivalent to EU provisions, set out in annexes to the new appendix or in Uniform Technical Prescriptions. States may impose requirements over and above the harmonised provisions but may not impose contradicting requirements.

In order to implement the new appendix efficiently, it would be essential to develop annexes to Appendix H quickly. The Committee of Technical Experts discussed whether binding deadlines for finalising these annexes could be fixed. The discussion revealed that deadlines could not be binding, as no responsibility can be attached to meeting such deadlines and nothing would happen if the deadlines were not met. The Committee of Technical Experts instead suggested that the General Assembly should use its ability to make recommendations to request Committee of Technical Experts to develop these annexes before a certain deadline. This recommendation would give a strong signal and could be used to encourage speedy development of the annexes.

Should the General Assembly decide to add a new Appendix H to COTIF, the base convention should be modified as well in accordance with the separate proposal prepared for this purpose for the attention of the General Assembly.

### **III. PREPARATORY WORK**

In September 2015, at the 12<sup>th</sup> session of the General Assembly, the Secretary General launched the idea of establishing a legal basis in COTIF to support interoperability beyond the EU. A new Appendix H to COTIF was drafted for this purpose by the Secretariat in coordination with the Committee of Technical Experts and its standing working group. The draft new appendix was first reviewed and endorsed at the 10<sup>th</sup> session of the Committee of Technical Experts on 13 and 14 June 2017 and subsequently considered by the 26<sup>th</sup> Revision Committee on 27 and 28 February 2018. The Revision Committee requested the Secretary General to submit the proposals as amended by the Revision Committee to the 13<sup>th</sup> General Assembly for decision.

### **IV. JUSTIFICATION FOR THE AMENDMENTS**

The justifications for the amendments are contained in the text proposals for the Explanatory Report as set out in annex 2 to this document.

**V. PROPOSAL FOR DECISION**

1. In accordance with Article 33 § 2 of COTIF the General Assembly decides to add a new Appendix H to COTIF as set out in annex 1 to this document [and as amended at the meeting].
2. The General Assembly approves the modifications to the Explanatory Report as set out in annex 2 to this document [and as amended at the meeting] and requests the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.
3. The General Assembly requests the Secretary General to amend, where relevant, the Explanatory Report to reflect the preparatory work and the discussion that took place at its 13<sup>th</sup> session concerning the new Appendix H.
4. The General Assembly recommends that the Committee of Technical Experts prepare proposals for annexes to the EST UR before the EST UR enter into force. The proposals could then be adopted by the Committee of Technical Experts without delay after the EST UR enter into force.



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**SG-18039-AG13-14-1  
Annexe / Anhang / Annex 1  
25.05.2018**

Original: FR DE EN

**13<sup>E</sup> SESSION / 13. TAGUNG / 13<sup>TH</sup> SESSION**

---

**Nouvel appendice H à la COTIF – Projet de texte**

**Neuer Anhang H zum COTIF - Textentwürfe**

**New Appendix H to COTIF – Draft texts**

<b>Proposition de modification</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>	<b>Proposal for text modifications</b>
<p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée par l'ajout du nouvel appendice H renfermant les Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST), libellé comme suit :</p>	<p>Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird geändert, indem ein neuer Anhang H mit Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (ER EST) mit folgendem Wortlaut hinzugefügt wird:</p>	<p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is amended by appending a new Appendix H, containing Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST UR), which read as follows:</p>
<p><b>« Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)</b></p>	<p><b>„Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)</b></p>	<p><b>“Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST - Appendix H to the Convention)</b></p>
<p><b>Article premier Champ d'application</b></p>	<p><b>Artikel 1 Anwendungsbereich</b></p>	<p><b>Article 1 Scope</b></p>
<p>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.</p>	<p>Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.</p>	<p>These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.</p>
<p><b>Article 2 Définitions</b></p>	<p><b>Artikel 2 Begriffsbestimmungen</b></p>	<p><b>Article 2 Definitions</b></p>
<p>Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF et à l'article 2 des APTU, le terme :</p>	<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF und in Artikel 2 der APTU definierten Begriffen der Ausdruck</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF and Article 2 of APTU, the term</p>
<p>a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur</p>	<p>a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren</p>	<p>a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on</p>

lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;	Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit auszuüben beabsichtigt;	which a railway undertaking intends to operate;
b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;	b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;	b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;
c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;	c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;	c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;
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 ;	d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;	d) “interoperability” means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;
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 ;	e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;	e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;
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 ;	f) „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals, die für den internationalen Eisenbahnverkehr gedacht sind, sowie alle Fahrzeuge, die auf dem gesamten Netz oder Teilen davon verkehren können;	f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;
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 ;	g) „Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des geografischen Tätigkeitsgebietes in dem Staat, in dem die Bescheinigung gilt, sicher Betrieb zu führen;	g) “Safety Certificate” means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;

- 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.

- h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;
- j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.

### Artikel 3

#### Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit

- § 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.
- § 2 Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken dem/den betroffenen Infrastrukturbetreiber(n) und dem/den den Zug betreibenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen ist.

- h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;
- i) “supervision” means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;
- j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.

### Article 3

#### Operational and safety requirements

- § 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.
- § 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the 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 la ou les langues de notification.

§ 3 Die Vertragsstaaten haben alle am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet beteiligten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu verpflichten, ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung zu kontrollieren.

§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass alle den Betrieb und die Sicherheit betreffenden verbindlichen Vorschriften veröffentlicht sind und den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt werden.

#### Artikel 4

##### Sicherheitsbescheinigungsbehörde

§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.

Bei der Sicherheitsbescheinigungsbehörde und der in Artikel 6 § 1 genannten Überwachungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.

§ 2 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Sicherheitsbescheinigungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.

§ 3 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.

§ 3 Contracting States shall require all railway undertakings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic on their territory to have implemented a safety management system and to monitor its correct application.

§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.

#### Article 4

##### Safety Certification Authority

§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.

The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.

§ 2 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Safety Certification Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date.

§ 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.

<p style="text-align: center;"><b>Article 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Certification de sécurité des entreprises ferroviaires</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Safety certification of railway undertakings</b></p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 1 Die Vertragsstaaten lassen nur den Betrieb von Zügen von Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr zu, die über eine gültige Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet verfügen.</p>	<p>§ 1 Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.</p>
<p>§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 2 Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften auszustellen.</p>	<p>§ 2 Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued in accordance with the provisions set out in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 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.</p> <p>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.</p> <p>Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.</p>	<p>§ 3 Bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, die bereits über eine in einen anderen Vertragsstaat gültige Sicherheitsbescheinigung verfügen, akzeptieren die Sicherheitsbescheinigungsbehörden die Konformitätsbewertungen, welche die Sicherheitsbescheinigungsbehörde in dem anderen Vertragsstaat durchgeführt hat.</p> <p>Diese Anerkennung ist jedoch nur insoweit verpflichtend, als die Konformitätsbewertungen auf der Grundlage von äquivalenten Bestimmungen gemäß den Anhängen zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften oder in einheitlichen technischen Vorschriften durchgeführt wurden.</p> <p>Zu diesem Zweck sind die Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.</p>	<p>§ 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, Safety Certification Authorities shall accept the results of conformity assessments made by the Safety Certification Authority of the other Contracting State.</p> <p>This acceptance is only mandatory as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of equivalent provisions set out in the Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions.</p> <p>Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.</p>
<p>§ 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</p>	<p>§ 4 In Ergänzung zu § 3 können die Vertragsstaaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen, die von der Sicherheitsbescheinigungsbehörde eines anderen Staates ausgestellt wurden, oder Teilen davon treffen, sofern die Bewertungskriterien, anhand derer die Sicherheitsbescheinigung ausgestellt</p>	<p>§ 4 In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was</p>

	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.	wurde, mit den in diesen Staaten geltenden Kriterien übereinstimmen. Derartige Vereinbarungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Der Generalsekretär hat diese Informationen zu veröffentlichen. Die Bedingungen zur gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon können auch in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt werden.	issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to these Uniform Rules.
§ 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.	§ 5 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass ihre Sicherheitsbescheinigungsbehörden die Eisenbahnunternehmen, deren Sicherheitsbescheinigung betreffend den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Staatsgebiet gültig ist, in ein öffentlich zugängliches Register eintragen, einschließlich deren exakten geografischen Tätigkeitsgebiets und der Geltungsdauer jeder Bescheinigung, und dieses Register auf dem neuesten Stand halten.	§ 5 Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.
§ 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.	§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.	§ 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 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.	§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.
	<b>Article 6</b> <b>Surveillance</b>	<b>Artikel 6</b> <b>Überwachung</b>	<b>Article 6</b> <b>Supervision</b>
§ 1	Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont	§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren	§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Supervision Authority is established, whose

	<p>l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>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.</p>	<p>Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p> <p>Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.</p>	<p>organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.</p> <p>The Supervision Authority and the Safety Certification Authority mentioned in Article 4(1) may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.</p>
§ 2	<p>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.</p>	§ 2 <p>Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.</p>	§ 2 <p>The correct application of the safety management system of railway undertakings shall be supervised by the Supervision Authority in accordance with these Uniform Rules.</p>
§ 3	<p>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.</p>	§ 3 <p>Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.</p>	§ 3 <p>Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Supervision Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date.</p>
§ 4	<p>Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans la ou les langues de notification.</p>	§ 4 <p>Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.</p>	§ 4 <p>The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.</p>
§ 5	<p>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.</p>	§ 5 <p>Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.</p>	§ 5 <p>The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.</p>
<b>Article 7</b>		<b>Artikel 7</b>	
<b>Gestion de la sécurité et exploitation des trains</b>		<b>Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb</b>	
§ 1	<p>Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites</p>	§ 1 <p>Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen</p>	§ 1 <p>Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the area of</p>

	du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.		spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.		operation specified in their Safety Certificates.
§ 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.	§ 2	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.	§ 2	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.
§ 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.	§ 3	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.	§ 3	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.
§ 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.	§ 4	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.	§ 4	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.
<b>Article 8</b>		<b>Artikel 8</b>		<b>Article 8</b>	
<b>Annexes et recommandations</b>		<b>Anlagen und Empfehlungen</b>		<b>Annexes and recommendations</b>	
§ 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.	§ 1	Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer Anlage oder ihre Änderung in Übereinstimmung mit dem in den Artikeln 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens beschriebenen Verfahren. Das Inkrafttreten der Beschlüsse erfolgt gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens.	§ 1	The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the 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	§ 2	Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von: a) jedem Vertragsstaat;	§ 2	An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by: a) any Contracting State; b) any regional organisation as defined in

	l'article 2, lettre x), des ATMF ;			Article 2 x) of 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.		b) jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) ATMF;	c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.	
§ 3	Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :	§3	Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser ER folgende Aspekte zu behandeln:	§ 3	In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these UR shall include:
	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 ;		a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;		a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;
	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 ;		b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;		b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;
	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 ;		c) die notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderungen des Eisenbahnsystems;		c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;
			d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die		d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.

<p>d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.</p> <p>La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.</p>	<p>Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.</p> <p>Der Fachausschuss für technische Fragen prüft, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.</p>	<p>The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.</p>	<p>§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>
<p><b>Article 9</b> <b>Déclarations</b></p>	<p><b>Artikel 9</b> <b>Erklärungen</b></p>	<p><b>Article 9</b> <b>Declarations</b></p>
<p>§ 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.</p>	<p>§1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.</p>	<p>§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its territory and the traffic on that infrastructure.</p>
<p>§ 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</p>	<p>§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.</p>	<p>§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of states which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not</p>

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. »

§ 3 Ein Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.“

enter into force.

§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.”





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**SG-18039-AG13-14-1  
Annexe / Anlage / Annex 2  
25.05.2018**

Original: FR DE EN

**13<sup>E</sup> SESSION / 13. TAGUNG / 13<sup>TH</sup> SESSION**

---

**Nouvel appendice H (RU EST) - Projet de texte pour le Rapport explicatif**

**Neuer Anhang H (ER EST) - Textentwurf für die Erläuternden Bemerkungen**

**New Appendix H (EST UR) – Draft texts for the Explanatory Report**

<p align="center"><b>Projet de texte pour le Rapport explicatif</b></p>	<p align="center"><b>Textentwürfe für die Erläuternden Bemerkungen</b></p>	<p align="center"><b>Draft texts for the Explanatory Report</b></p>
<p>Le Rapport explicatif dans sa version du 30 septembre 2015 est modifié avec l'ajout de ce qui suit :</p>	<p>Die Erläuternden Bemerkungen in der Fassung vom 30.09.2015 werden durch Hinzufügen des folgenden Textes geändert:</p>	<p>The Explanatory Report in its version of 30.09.2015 is amended by appending the following texts:</p>
<p align="center"><b>Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST)</b></p> <p align="center"><b>Rapport explicatif</b></p> <p align="center"><b>Généralités</b></p>	<p align="center"><b>Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)</b></p> <p align="center"><b>Erläuternde Bemerkungen</b></p> <p align="center"><b>Allgemeines</b></p>	<p align="center"><b>Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST)</b></p> <p align="center"><b>Explanatory report</b></p> <p align="center"><b>General points</b></p>
<p><b>Historique</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut également se développer pour soutenir l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles.</li> <li>2. La fiabilité et la rapidité des transports sont de plus en plus importantes pour les affaires des entreprises et les économies nationales. En trafic international, le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et systèmes techniques. Pour que les transports par chemin de fer restent compétitifs, il faut</li> </ol>	<p><b>Entstehungsgeschichte</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, könnte es sich auch dahingehend weiterentwickeln, dass die Interoperabilität im Sinne ganzer Züge gefördert wird. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden.</li> <li>2. Verlässliche und schnelle Beförderungen werden für das Geschäft von Unternehmen und nationale Wirtschaften immer wichtiger. Die Eisenbahn muss sich im internationalen Verkehr gegen andere Verkehrsträger wie den Straßen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehr behaupten, die, bedingt durch die Architektur ihres Systems, weniger durch die Schnittstellen zwischen technischen Systemen einerseits und organisatorische Aspekte andererseits</li> </ol>	<p><b>background</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. While COTIF traditionally deals mainly with international railway traffic that is based on the exchange of vehicles at border stations, it may also develop further to support interoperability in terms of complete trains crossing borders. This type of operation has the potential to improve the efficiency of rail transport hugely by reducing transit times and costs as a result of limiting the number of stops and organisational interfaces.</li> <li>2. Reliable and fast transport is of increasing importance to the business of companies and national economies. Rail competes in international traffic with other modes of transport, i.e. road, inland waterways and air which, due to their system architecture, are less bound by interfaces between both technical systems and organisational aspects. In order for rail transport to remain competitive, it is inevitable that national rail systems must become more aligned and</li> </ol>

que les systèmes ferroviaires nationaux soient mieux harmonisés et interconnectés afin de permettre la circulation des trains.

3. La conclusion d'accords réciproques par les États semble inéluctable pour que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.
4. Ces accords devraient entre autres garantir la sécurité du système ferroviaire dans les cas où des gestionnaires d'infrastructure travaillent avec différentes entreprises ferroviaires. Or, la conclusion de multiples accords bilatéraux sans aucune coordination ne semble pas judicieuse : il serait plus efficace de mettre au point des règles et principes à l'échelle intergouvernementale. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international.

#### **Objectif général des RU EST**

5. L'objectif du nouvel appendice est de proposer, pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF, des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains.
6. Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, en définissant notamment les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien.

eingeschränkt sind. Um als Verkehrsträger Eisenbahn wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die nationalen Eisenbahnsysteme mehr aufeinander abgestimmt und stärker miteinander verknüpft werden, so dass Züge darauf „interoperieren“ können.

3. Vereinbarungen zwischen Staaten zum gegenseitigen Betrieb von Zügen aus einem Staat auf dem Netz eines anderen Staates erscheinen dabei unerlässlich.
4. Ein Teil dieser Vereinbarungen muss sich mit der Sicherheit der Eisenbahnsysteme befassen, wenn Infrastrukturbetreiber dazu angehalten sind, mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Unkoordinierte bilaterale Abkommen wären in diesem Zusammenhang wenig hilfreich. Stattdessen sollten im Sinne der Effizienz auf zwischenstaatlicher Ebene allgemeine Grundsätze und Vorschriften entwickelt werden. Hierdurch würde die Verknüpfung der nationalen Systeme zum Vorteil des internationalen Eisenbahnverkehrs in abgestimmter und koordinierter Weise erfolgen können.

#### **Allgemeiner Zweck der ER EST**

5. Ziel des neuen Anhangs ist es, allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufzustellen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden.
6. Seit ihrer Konzipierung regeln die ATMF die Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr, einschließlich der Bestimmung der auf diese Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften und der Pflichten zur korrekten Verwendung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

interconnected so that trains can interoperate on them.

3. It seems inevitable that states will have to conclude reciprocal agreements for trains coming from one state to run on the infrastructure in another state.
4. Part of these agreements would have to deal with ensuring the safety of the rail system when infrastructure managers have to work together with different railway undertakings. It would not be helpful if several such agreements were concluded bilaterally without coordination. It would instead be more efficient to develop rules and principles at intergovernmental level. This would ensure a harmonised and coordinated approach to connect railway systems for the benefit of international railway traffic.

#### **General purpose of the EST UR**

5. The purpose of the new appendix is to provide general principles and responsibilities for the cross-border operation of trains for states that already fully apply APTU and ATMF.
6. Since its inception, ATMF has dealt with the procedure for the admission of railway vehicles to international traffic, including which rules are applicable to these vehicles and the responsibilities for correctly using and maintaining these vehicles.

7. Les dispositions s'inspirent de la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle elles sont compatibles.

### **L'interopérabilité au-delà de l'UE**

8. Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Dans ce contexte, l'interopérabilité désigne la circulation en sécurité et ininterrompue des trains dans et entre les systèmes ferroviaires d'États voisins. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.
9. Comme suite aux discussions avec des organisations du secteur ferroviaire, des partenaires comme la Commission européenne et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat a suggéré que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE se fasse selon deux axes parallèles :
- les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires, sous la forme d'un nouvel appendice à la COTIF (appendice H) complémentaire aux RU ATMF, lesquelles régissent par exemple la certification des entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises ;

7. Die Bestimmungen basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

### **Interoperabilität über die EU hinaus**

8. Auf der Generalversammlung 2015 hat der Generalsekretär die Idee propagiert, im COTIF eine rechtliche Grundlage dafür zu schaffen, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern. Interoperabilität bedeutet in diesem Zusammenhang die sichere und ununterbrochene Bewegung von Zügen auf und zwischen Eisenbahnsystemen benachbarter Staaten. In der Praxis der Eisenbahnunternehmen bedeutet Interoperabilität, dass ein vollständiger Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat betrieben werden kann, ohne aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten zu müssen.
9. In Übereinstimmung mit den Diskussionen, die mit Organisationen des Eisenbahnsektors, Partnern wie der Europäischen Kommission und im Fachausschuss für technische Fragen geführt wurden, schlug das Sekretariat vor, die Interoperabilität über die EU hinaus anhand folgender zwei Parallelpfade zu verfolgen:
- den Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb, die insbesondere Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber betreffen, um den sicheren Betrieb von Zügen zu gewährleisten, einschließlich der Sicherheitsbescheinigung für und der Überwachung von Eisenbahnunternehmen, in Form eines neuen Anhangs H zum COTIF. Diese Bestimmungen sind als ergänzend zu den ER ATMF zu betrachten, welche die Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen regeln;

7. The provisions are based on and intended to be compatible with the provisions applicable to the rail system of the European Union.

### **Interoperability beyond the EU**

8. At the General Assembly of 2015, the Secretary General launched the idea of establishing a legal basis in COTIF to support interoperability beyond the EU. Interoperability in this context means the safe and uninterrupted movement of trains on and between the rail systems of neighbouring States. In practical terms, interoperability means that a railway undertaking would be able to run a complete train from its point of departure in one state to the destination in another state without technical or operational reasons to stop at the border(s).
9. Following discussions with railway sector organisations, partners such as the European Commission, and at the Committee of Technical Experts, the Secretariat suggested developing interoperability beyond the EU along two parallel lines:
- The operational and safety provisions concerning, in particular, railway undertakings and infrastructure managers, in order to ensure that trains are operated safely, including the certification and supervision of railway undertakings in the form of a new Appendix H to COTIF. This would be complementary to the ATMF UR, which regulates e.g. the certification of entities in charge of maintenance for freight wagons.

- les conditions d'accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

Les RU EST concernent uniquement le premier axe. Le second devra être analysé séparément afin de déterminer sa nécessité et sa faisabilité.

10. La raison pour laquelle ces deux axes sont séparés est que le premier ne dépend pas du second. En l'absence de conditions d'accès convenues à l'échelon international, les États peuvent définir eux-mêmes les conditions d'accès à leur réseau ou en convenir dans des accords bilatéraux ou multilatéraux. De surcroît, un État peut sans problème conclure des accords d'accès différents avec ces différents États voisins
11. En revanche, l'harmonisation en matière de sécurité et d'exploitation doit être aussi approfondie que possible en vue de l'adoption d'une approche moderne et efficace et afin d'éviter la multiplication d'approches incompatibles.

#### Champ d'application des RU EST

12. Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, les dispositions élaborées doivent pouvoir être appliquées au côté des ATMF. Tandis que le champ d'application des ATMF inclut l'approbation et l'utilisation des véhicules en trafic international, les EST devraient couvrir l'exploitation des trains composés de véhicules soumis aux ATMF. Les dispositions des EST s'appuient sur les principes suivants :

- den Schienennetz-Zugangsbedingungen, die regeln, unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnunternehmen seine Züge in einem Staat betreiben kann, einschließlich u. a. Erteilung von Genehmigungen, Entgelten und Fahrwegszuweisung.

Die ER EST betreffen ausschließlich den ersten Punkt. Punkt zwei sollte separat analysiert werden, um zunächst zu ermitteln, inwieweit er nötig und umsetzbar ist.

10. Grund für die Trennung der beiden Punkte ist, dass der erste unabhängig vom zweiten geregelt werden kann. Auch ohne international festgelegte Schienennetz-Zugangsbedingungen können Staaten eigenständig oder in bi- bzw. multilateralen Abkommen Zugangsbedingungen für ihre Netze festlegen. Es wäre auch kein Problem, wenn ein Staat verschiedene Zugangsabkommen mit diversen Nachbarstaaten abschließt.
11. Der sicherheits- und betriebsbezogene Ansatz hingegen muss so weit wie möglich harmonisiert sein, um ein modernes und effizientes Sicherheitskonzept entwickeln und die Verbreitung verschiedener, miteinander inkompatibler Sicherheitskonzepte verhindern zu können.

#### Anwendungsbereich der ER EST

12. Zur Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus müssen die entwickelten Vorschriften in Ergänzung der ATMF angewendet werden können. Während die ATMF die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr regeln, decken die EST den Betrieb von Zügen ab, gebildet aus Fahrzeugen, die ihrerseits wiederum den ATMF unterliegen. Die Bestimmungen der EST basieren auf folgenden Grundsätzen:

- The network access conditions, setting out the conditions in a state for railway undertakings to operate trains in that state, including e.g. licensing, charges and capacity allocation.

The EST UR concern the first point only. Point two should be analysed separately in order to establish whether it is necessary and feasible.

10. The reason for separating the two subjects is that the first subject is not conditional on the second. Even without network access conditions agreed at international level, states can themselves define or agree in bilateral or multilateral agreements the access conditions for their networks. Also, it would not be a problem if one state were to conclude different access agreements with different neighbouring states.
11. In contrast, the approach to safety and operations should be harmonised as much as possible, so that a modern and efficient approach to safety is adopted and the proliferation of different, incompatible approaches to safety is avoided.

#### Scope of the EST UR

12. In order to support the aims of interoperability beyond the EU, provisions must be developed which can be applied in addition to ATMF. Where the scope of ATMF covers the approval and use of vehicles in international traffic, the EST cover the operation of trains composed of vehicles which are covered by ATMF. The provisions of the EST are based on the following principles:

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>- Les EST ne devraient être appliquées que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Cela présupposerait par exemple que tous les véhicules d'un train soient admis à l'exploitation et qu'une ECE leur ait été attribuée. Avec l'application des EST :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;</li> <li>• le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entreprises ferroviaires ;</li> <li>• les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont publiques ;</li> <li>• un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires ;</li> <li>• toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d'infrastructure définissent leur système de gestion de la sécurité qui est contrôlé pour le compte de l'État.</li> </ul> <p>- Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d'application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont conjointement responsables de veiller à l'exploitation en toute sécurité des trains, chacun d'eux dans un domaine clairement défini.</p> <p>- La Commission d'experts techniques est compétente pour l'harmonisation des</p> | <p>- Die EST sollten nur von Staaten angewendet werden, deren Eisenbahnsystem und anwendbares Eisenbahnrecht sich nach den ATMF richten. Dabei würde z. B. die Annahme zugrunde gelegt werden, dass alle Fahrzeuge eines Zuges über eine Betriebszulassung und zugewiesene ECM verfügen. Die Anwendung der ER EST hat zur Folge, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;</li> <li>• das Eisenbahnsystem so organisiert ist, dass der Infrastrukturbetreiber im Sinne der ATMF mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten muss;</li> <li>• die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;</li> <li>• es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt;</li> <li>• alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über Sicherheitsmanagementsysteme verfügen, die von staatlicher Seite zu überwachen sind.</li> </ul> <p>- Unbeschadet der sich aus den ATMF für Halter und für die Instandhaltung zuständige Stellen ergebenden Pflichten sind Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemeinsam für den sicheren Betrieb von Zügen zuständig, jeder innerhalb eines klar abgesteckten Rahmens.</p> <p>- Der Fachausschuss für technische Fragen ist für die Harmonisierung der Vorschriften in</p> | <p>- The EST should be applied only by states that have organised their railway system and applicable legislation in accordance with the ATMF provisions. It would, for example, be based on the assumption that all vehicles in a train are admitted to operation and have an ECM assigned to them. As a consequence of applying the EST UR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsibilities for ensuring railway safety are clearly assigned;</li> <li>• The railway system will be organised in such a way that the infrastructure manager, in the meaning of ATMF, has to work with different railway undertakings;</li> <li>• The safety and operational rules applicable to railway undertakings and to infrastructure manager(s) are public;</li> <li>• There is a process for the safety certification of railway undertakings;</li> <li>• All railway undertakings and the infrastructure manager(s) will have established their safety management systems, which will be subject to supervision on behalf of the state.</li> </ul> <p>- Without prejudice to the responsibilities of keepers and ECMs in the scope of ATMF, railway undertakings and infrastructure managers will share responsibility for ensuring that trains are operated safely, each of them within a clearly defined area.</p> <p>- The Committee of Technical Experts is competent to harmonise provisions on the</p> |
|--|---|--|

dispositions sur les sujets suivants :

- règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international ;
- dispositions applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et le contrôle de sa bonne application ;
- certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- contrôle des systèmes de gestion de la sécurité par les États ou pour leur compte.

#### Mise au point

13. La question de l'interopérabilité a été présentée et discutée au sein de la Commission d'experts techniques en 2016. Celle-ci en a appuyé le principe général et a prié le groupe de travail permanent sur la technique d'affiner le concept.
14. Après rédaction, le nouvel appendice H a d'abord été examiné par la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017, puis soumis à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné la question de l'ajout du nouvel appendice H tel qu'il est proposé dans le document LAW-17131-CR 26/8.1 et a été amendé en session, et a prié le Secrétaire général de le soumettre à la 12<sup>e</sup> Assemblée générale pour décision.

#### Modifications à la COTIF consécutives au nouvel appendice

15. En complément à l'adoption du nouvel appendice H,

folgenden Bereichen zuständig:

- Sicherheit und Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr;
- Vorschriften über die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu unterhaltenden Sicherheitsmanagementsysteme und Kontrolle ihrer korrekten Anwendung;
- Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen;
- Überwachung der Sicherheitsmanagementsysteme durch die oder im Auftrag der Staaten.

#### Entwicklung

13. Das Interoperabilitätsthema wurde im Fachausschuss für technische Fragen 2016 präsentiert und diskutiert. Dort wurde das Konzept prinzipiell gutgeheißen und die ständige Arbeitsgruppe mit seiner Weiterentwicklung beauftragt.
14. Ein neuer Anhang H wurde entworfen und zunächst vom Fachausschuss für technische Fragen am 13. und 14. Juni 2017 überarbeitet und im Anschluss daran dem 26. Revisionsausschuss unterbreitet. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss den in Dokument LAW-17131-CR26/8.1 vorgeschlagenen und während der Tagung geänderten neuen Anhang H geprüft und den Generalsekretär beauftragt, ihn der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

#### Änderungen am COTIF aufgrund des neuen Anhangs

15. Neben der Annahme des neuen Anhangs H musste

following subjects:

- Safety and operational rules concerning the operation of trains in international traffic;
- Provisions applicable to railway undertakings and infrastructure managers concerning the implementation of a safety management system and the monitoring of its correct application;
- The safety certification of railway undertakings;
- The supervision of safety management systems by or on behalf of states.

#### Development

13. The subject of interoperability was presented to and discussed by the Committee of Technical Experts in 2016. It supported the general principle and asked the standing working group technology to develop the concept further.
14. A new Appendix H was drafted and first reviewed by the Committee of Technical Experts on 13 and 14 June 2017 and subsequently submitted to the 26<sup>th</sup> Revision Committee. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered the addition of a new Appendix H as set out in document LAW-17131-CR26/8.1, as amended during the session, and requested the Secretary General to submit it to the 12<sup>th</sup> General Assembly for decision.

#### Modifications to COTIF as a consequence of the new appendix

15. In addition to adopting the new Appendix H, the base

des modifications ont dû être apportées à la Convention afin qu'elle fasse référence au nouvel appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

16. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné les modifications aux articles 2, 6, 20, 33 et 35 de la COTIF présentées dans le document LAW-17132-CR 26/8.2 et prié le Secrétaire général de les soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

#### **Étapes supplémentaires pour compléter le cadre de l'interopérabilité**

17. L'exploitation transfrontalière des trains ne repose pas uniquement sur les éléments techniques et de sécurité visés dans les RU EST, mais aussi sur les possibilités et conditions d'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré d'un État, qui, pour leur part, ne relèvent pas du champ d'application des RU EST.
18. Même sans conditions d'accès harmonisées à l'international, il pourrait être dans l'intérêt des États de promouvoir l'exploitation de trains internationaux sur leurs réseaux, y compris l'accès aux facilités et services requis dans ce but. Cela implique que l'interopérabilité pourrait être établie même sans harmoniser les conditions d'accès au niveau de la COTIF.

auch das Grundübereinkommen überarbeitet werden; es mussten Verweise auf den neuen Anhang aufgenommen sowie Zuständigkeiten und Verfahren für seine Änderung festgelegt werden.

16. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 COTIF hat der Revisionsausschuss die in Dokument LAW-17132 CR 26/8.2 enthaltenen Vorschläge zur Änderung der Artikel 2, 6, 20, 33 und 35 COTIF geprüft und den Generalsekretär beauftragt, sie der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

#### **Weitere Schritte auf dem Weg zur Vervollständigung des Interoperabilitätsrahmens**

17. In der Praxis hängt der grenzüberschreitende Betrieb von Zügen nicht nur von den in den ER EST festgelegten technischen und sicherheitsbezogenen Elementen ab, sondern auch von den Zugangsmöglichkeiten und -bedingungen eines Eisenbahnunternehmens zum Schienennetz eines Staates. Diese als Zugangsbedingungen bezeichneten Vorschriften sind nicht Teil der ER EST.
18. Auch ohne international abgestimmte Zugangsbedingungen mag es im Interesse der Staaten liegen, den Betrieb internationaler Züge auf ihren Netzen zu fördern, einschließlich des Zugangs zu den für diese Leistung notwendigen Einrichtungen und Diensten. Dieser Annahme folgend kann Interoperabilität auch ohne auf Ebene des COTIF harmonisierte Zugangsbedingungen erreicht werden.

Convention also had to be amended in order to refer to the new appendix and establish competences and procedures for modifying it.

16. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered the modifications to Articles 2, 6, 20, 33 and 35 of COTIF as set out in document LAW-17132 CR 26/8.2, and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly for decision.

#### **Additional steps to complete the framework for interoperability**

17. The actual cross-border operation of trains relies not only on the 'technical and safety' elements as set out in the EST UR, but also on the possibilities and conditions for railway undertakings to have access to the rail network of a state. These provisions, referred to as access conditions, are not part of the scope of the EST UR.
18. Even without internationally harmonised access conditions, it might be in the interests of states to promote the operation of international trains on their networks, including access to facilities and services required for such operation. This assumption implies that interoperability could be established even without harmonising access conditions at the level of COTIF.



**En particulier****Article premier  
Champ d'application**

1. L'appendice H (RU EST) devrait être appliqué en combinaison avec l'appendice G (RU ATMF) : il n'est pas destiné à être appliqué si les ATMF ne sont pas également appliquées et mises en œuvre. Les États ayant émis une déclaration de non-application des ATMF ne devraient pas non plus appliquer les EST.
2. Les ATMF régissent l'admission et l'adéquation opérationnelle permanente des véhicules en définissant entre autres les tâches et responsabilités des détenteurs et des entités chargées de l'entretien ainsi que la composition des trains.
3. L'appendice H porte sur l'exploitation transfrontalière des trains formés conformément aux dispositions des ATMF.
4. Il faut faire la distinction entre les dispositions pour l'exploitation, la technique et la sécurité requises pour établir l'interopérabilité des trains (incluses dans l'appendice H) et les conditions d'accès permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter des trains sur le territoire d'un État (ne relevant pas de l'appendice H).
5. L'appendice H est compatible avec les dispositions du droit de l'Union européenne sur la sécurité du système ferroviaire. En conséquence, les États membres de l'UE et les États qui appliquent la législation pertinente de l'UE à la suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci n'ont, en principe, pas à prendre de mesures d'exécution supplémentaires.

**Im Einzelnen****Artikel 1  
Anwendungsbereich**

1. Anhang H (ER EST) sollte in Kombination mit Anhang G (ER ATMF) angewendet werden. Seine Anwendung ohne die gleichzeitige Umsetzung und Anwendung der ATMF ist nicht vorgesehen. Staaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung der ATMF abgegeben haben, sollten auch die EST nicht anwenden.
2. Die ATMF regeln die Zulassung und fortlaufende Betriebstauglichkeit von Fahrzeugen, indem sie u. a. die Pflichten und Zuständigkeiten der Halter, Eisenbahnunternehmen und für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie die bei der Zugbildung zu beachtenden Aspekte festlegen.
3. Anhang H regelt den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen, die ihrerseits aus ATMF-konformen Fahrzeugen zusammengesetzt sind.
4. Es muss unterschieden werden zwischen den für die Interoperabilität von Zügen notwendigen betrieblichen, technischen und sicherheitsbezogenen Vorschriften (Teil des Anhangs H) und den Zugangsbedingungen für Eisenbahnunternehmen zum Betrieb auf dem Schienennetz eines Staates (nicht Teil des Anhangs H).
5. Anhang H ist kompatibel mit den Bestimmungen des EU-Rechts zur Sicherheit des Eisenbahnsystems. Aus diesem Grund müssen Mitgliedstaaten der EU und sonstige Staaten, die aufgrund ihrer internationalen Übereinkünfte mit der EU Unionsrecht anwenden, im Prinzip keine zusätzlichen Umsetzungsmaßnahmen ergreifen.

**In particular****Article 1  
Scope**

1. Appendix H (EST UR) should be applied in combination with Appendix G (ATMF UR). EST is not intended to be applied without also applying and implementing ATMF. States that have made a declaration not to apply ATMF should not apply EST either.
2. ATMF deals with the admission and continued operational fitness of vehicles by defining, among other elements, the tasks and responsibilities of keepers, railway undertakings and entities in charge of maintenance, and the composition of trains.
3. Appendix H covers the cross-border operation of trains which are composed in accordance with ATMF.
4. It is necessary to distinguish between the operational, technical and safety provisions required to establish interoperability of trains (part of Appendix H) and the access conditions to enable railway undertakings to operate on the territory of a state (not in the scope of Appendix H).
5. Appendix H is compatible with the provisions of European Union law concerning the safety of the rail system. Consequently, EU Member States or other states which apply relevant EU legislation as a result of their international agreements with the European Union, do not in principle have to take additional implementing measures.

6. En application de la clause de déconnexion (article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE), les États membres de l'UE appliquent les règles de l'UE et non celles découlant de l'appendice H pour autant qu'il existe des règles de l'UE régissant le sujet particulier concerné et sans préjudice de la pleine application de l'appendice pour les autres États parties. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation pertinente de l'UE par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.
7. En vertu de l'article 42 de la Convention, tout État membre pourra déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas l'appendice H dans son intégralité.

**Article 2**  
**Définitions**

1. Les définitions à l'article 2 viennent compléter celles des APTU et ATMF. Un même principe de référence a été utilisé dans les APTU.
2. Dans la mesure du possible, les nouvelles définitions sont conformes à celles utilisées dans le droit de l'UE.
3. Le concept d'interopérabilité au sein de l'UE et l'interopérabilité dont il est question dans les RU EST diffèrent dans la mesure où le droit de l'UE établit un système ferroviaire unique de l'UE (espace ferroviaire européen unique) tandis que les RU EST considèrent l'interopérabilité entre de multiples systèmes ferroviaires nationaux (ou internationaux) aux fins du trafic international. Les dispositions doivent pouvoir s'appliquer entre des États ou entre des groupes d'États (UE).

6. In Übereinstimmung mit der Abkopplungsklausel (Artikel 2 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zur OTIF) und unbeschadet der vollen Anwendung dieses Anhangs in ihren Beziehungen zu anderen Vertragsstaaten wenden EU-Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union an und wenden dementsprechend die Vorschriften dieses Anhangs nur an, wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen. Gleiches gilt auch für Staaten, die aufgrund internationaler Übereinkünfte mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden.
7. Gemäß Artikel 42 COTIF kann jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären, Anhang H in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden.

**Artikel 2**  
**Begriffsbestimmungen**

1. Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 ergänzen diejenigen der APTU und ATMF. Ein ähnliches Prinzip wurde in den APTU angewendet.
2. Wo immer möglich, entsprechen die neuen Begriffsbestimmungen den im EU-Recht verwendeten Begriffen.
3. Der Unterschied zwischen dem Interoperabilitätskonzept der EU und demjenigen der ER EST liegt darin, dass das EU-Recht ein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem (den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum) begründet, wohingegen die ER EST, was den internationalen Verkehr anbelangt, die Interoperabilität zwischen diversen nationalen (oder internationalen) Eisenbahnsystemen verfolgen. Die Spezifikationen müssen für die Anwendung zwischen einzelnen Staaten oder auch Staatengruppen (EU) geeignet sein.

6. In accordance with the disconnection clause (Article 2 of the EU-OTIF agreement on accession), without prejudice to the full application of this appendix with respect to other Contracting States, EU Member States must apply the relevant EU rules and not the rules arising from this appendix except in so far as there is no EU rule governing the particular subject concerned. The same applies to other states, which apply relevant EU legislation as a result of their international agreements with the European Union.
7. Article 42 of the Convention stipulates that any Member State may declare, at any time, that it will not apply in its entirety Appendix H.

**Article 2**  
**Definitions**

1. The definitions in Article 2 supplement those in APTU and ATMF. A similar principle of reference was used in APTU.
2. Where possible, the new definitions are in accordance with the definitions used in EU law.
3. The concept of interoperability within the EU and interoperability as envisaged by the EST UR differs in that EU law establishes one EU single railway system (Single European Railway Area), whereas the EST UR envisage interoperability between multiple national (or international) rail systems, as far as international traffic is concerned. The specifications have to be suitable for application between individual states or groups of states (EU).

4. En ce qui concerne les véhicules destinés à circuler à l'international, chacun d'eux peut faire et fera partie de systèmes ferroviaires multiples en fonction de l'endroit où il est exploité.

### Article 3

#### Exigences en matière d'exploitation et de sécurité

1. L'exploitation de trains en trafic international doit être normalisée au maximum afin de garantir les meilleurs niveaux de sécurité, d'interopérabilité et d'efficacité.
2. Seule une entreprise ferroviaire certifiée peut exploiter des trains en trafic international. Le trafic international implique l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs dans au moins deux États. Cela ne s'applique pas quand une entreprise ferroviaire exploite un train national avec des véhicules destinés à la circulation internationale.
3. Entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure sont co-responsables de l'exploitation en sécurité des trains. Les États membres doivent y veiller dans leur législation nationale. Au sein de l'UE, ce principe est établi dans la directive sur la sécurité ferroviaire.
4. La responsabilité pour l'exploitation en sécurité incombe principalement à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire d'infrastructure. Néanmoins, dans le système ferroviaire, d'autres acteurs, tels que par exemple les constructeurs et les entités chargées de l'entretien, ont également des obligations à remplir.
5. Entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure doivent établir leur propre système de

4. Mit Blick auf im internationalen Verkehr verwendete Fahrzeuge kann und wird ein Fahrzeug Teil multipler Eisenbahnsysteme sein, je nachdem wo es betrieben wird.

### Artikel 3

#### Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit

1. Um ein Höchstmaß an Sicherheit, Interoperabilität und Wirtschaftlichkeit gewährleisten zu können, muss der Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr weitestgehend standardisiert sein.
2. Nur Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung dürfen Züge im internationalen Verkehr betreiben. Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. Diese Anforderung gilt nicht für Eisenbahnunternehmen, die im nationalen Verkehr einen Zug betreiben, der auch international verwendete Fahrzeuge enthält.
3. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber teilen sich die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen. Dies ist von den Mitgliedstaaten durch nationale Gesetze sicherzustellen. In der EU ist dieser Grundsatz in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verankert.
4. Die Verantwortung für den sicheren Betrieb fällt hauptsächlich dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber zu. Nichtsdestoweniger haben im Eisenbahnsystem auch andere Akteure, wie u. a. Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen ihre Pflichten zu erfüllen.
5. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber hat über ein eigenes

4. With regard to vehicles operated internationally, a vehicle can and will be part of multiple rail systems, depending on where it is operated.

### Article 3

#### Operational and safety requirements

1. The operation of trains in international traffic must be standardised as much as possible in order to ensure the highest level of safety, interoperability and efficiency.
2. Only a certified railway undertaking may operate trains in international traffic. International traffic implies the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two states. This requirement does not apply to a railway undertaking which operates a domestic train with vehicles which are operated internationally.
3. Railway undertakings and infrastructure managers share responsibility for the safe operation of trains. The MSs must ensure this in their national laws. In the EU this principle is laid down in the Railway Safety Directive.
4. The responsibility for safe operation is mainly incumbent upon the railway undertaking and infrastructure manager. Nevertheless, in the railway system other players such as manufacturers and entities in charge of maintenance, among others, also have to fulfil their duties.
5. Each railway undertaking and infrastructure manager must implement its safety management system

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>gestion de la sécurité (SGS). Tant qu'il n'existe pas de dispositions de l'OTIF pour le système de gestion de la sécurité, chaque État peut, en attendant les dispositions harmonisées, prescrire sa mise en œuvre de la manière qu'il juge appropriée. Cependant, il importe que tous les acteurs contrôlent la bonne application de leur SGS.</p>  | <p>Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu verfügen. Solange keine harmonisierten OTIF-Vorschriften zum SMS existieren, kann jeder Staat die ihm angemessen erscheinende Implementierung vorschreiben. Entscheidend ist dabei nur, dass jeder Beteiligte die korrekte Anwendung seines SMS kontrolliert.</p>  | <p>(SMS). As long as there are no OTIF provisions concerning the safety management system, pending harmonised provisions, each state may require implementation as it deems fit. However, it is important that each actor monitors the correct application of its SMS.</p>   |
| <p>6. La terminologie et les concepts ont autant que possible été choisis pour refléter les dispositions définies dans le droit de l'UE, de sorte que la transposition progressive et le développement consécutif par exemple des méthodes de sécurité communes sur le système de gestion de la sécurité (remplaçant la méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire), le contrôle et la surveillance soient possibles. Les États parties doivent viser le plus haut degré possible d'uniformité des dispositions concernant les exigences en matière d'exploitation et de sécurité pour la circulation des trains en trafic international.</p> | <p>6. Terminologie und Konzepte wurden, wo immer möglich, so ausgewählt, dass sie den Vorschriften des EU-Rechts entsprechen, so dass die schrittweise Übertragung und nachfolgende Entwicklungen z. B. der gemeinsamen Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (die die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen ersetzen) sowie bezüglich Kontrolle und Überwachung möglich bleiben. Vertragsstaaten müssen das höchstmögliche Maß an Einheitlichkeit der Vorschriften zu Betriebs- und Sicherheitsanforderungen für Züge im internationalen Verkehr anstreben.</p> | <p>6. The terminology and concepts have, where feasible, been chosen to mirror the provisions defined in EU law, so that the gradual transposition and consecutive further development of e.g. common safety methods on safety management system requirements (replacing the common safety method for assessing conformity with the requirements for obtaining railway safety certificates), monitoring and supervision is possible. Contracting States must aim for the highest practicable degree of uniformity in the provisions concerning operational and safety requirements for the operation of trains in international traffic.</p> |
| <p>7. Tant qu'il n'existe pas de dispositions unifiées de la COTIF, les États appliquent leurs propres règles pour l'exploitation, notamment pour le SGS et la surveillance. Chaque État devrait publier ses règles nationales afin de permettre aux entreprises ferroviaires souhaitant y exploiter des véhicules d'en prendre connaissance. Il ne serait probablement pas nécessaire que l'OTIF publie les règles applicables dans chaque État. L'objectif serait d'harmoniser progressivement ces règles sous la forme d'annexes aux RU EST.</p>   | <p>7. Solange es im COTIF keine einheitlichen Rechtsvorschriften dazu gibt, wenden Staaten ihre eigenen betrieblichen Bestimmungen u. a. zum SMS und dessen Überwachung an. Jeder Staat sollte seine nationalen Vorschriften veröffentlichen, damit Eisenbahnunternehmen, die in einem bestimmten Staat Betrieb führen wollen, sich mit dessen nationaler Gesetzgebung vertraut machen können. Es wird wahrscheinlich nicht nötig sein, die in den einzelnen Staaten anwendbaren Vorschriften über die OTIF zu veröffentlichen. Ziel ist die schrittweise Vereinheitlichung der Vorschriften in Form von Anlagen zu den ER EST.</p>  | <p>7. As long as there are no unified COTIF provisions, states apply their own rules concerning operations, such as SMS and supervision. These national rules should be published by each state to enable a railway undertaking that wishes to operate in a particular state to become familiar with these rules. It would probably not be necessary for OTIF to publish the rules applicable in each state. The aim is gradually to harmonise these rules in the form of Annexes to the EST UR.</p>   |

**Article 4**  
**Autorité de certification de la sécurité**

1. Chaque État doit créer une autorité de certification de la sécurité responsable de la certification des entreprises ferroviaires et la notifier au Secrétaire général. Celle-ci doit être indépendante des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.
2. L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité peuvent être intégrées dans la même organisation ou séparées. Au sein de l'UE, par exemple, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer jouera le rôle d'autorité de certification de la sécurité pour les cas d'exploitation transfrontalière, mais les entreprises ferroviaires pourront choisir entre l'autorité nationale de sécurité ou l'Agence de l'UE pour les chemins de fer en cas d'exploitation nationale. Les autorités nationales de sécurité jouent le rôle d'autorités de surveillance dans les pays de l'UE.
3. Lorsqu'elle certifie ou re-certifie les entreprises ferroviaires, l'autorité de certification de la sécurité doit prendre en compte toutes les informations pertinentes récoltées au cours de la surveillance par l'autorité de surveillance et ces deux autorités doivent coopérer à cette fin.

**Article 5**  
**Certification de sécurité des entreprises ferroviaires**

1. Cet article sur la certification des entreprises ferroviaires s'adresse aux États.
2. Les États décident de délivrer ou non un certificat de

**Artikel 4**  
**Sicherheitsbescheinigungsbehörde**

1. Jeder Staat muss eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde benennen, die für die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen zuständig ist, und den Generalsekretär darüber in Kenntnis setzen. Die Sicherheitsbescheinigungsbehörde muss von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig sein.
2. Überwachungsbehörde und Sicherheitsbescheinigungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Innerhalb der EU wird beispielsweise die Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei grenzüberschreitendem Betrieb als Sicherheitsbescheinigungsbehörde fungieren, während die Eisenbahnunternehmen für den nationalen Betrieb zwischen der Eisenbahnagentur der EU und der nationalen Sicherheitsbehörde wählen können. Die nationalen Sicherheitsbehörden treten hier als Überwachungsbehörden auf.
3. Bei der (Erneuerung der) Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen hat die Sicherheitsbescheinigungsbehörde alle im Rahmen des Überwachungsprozesses von der Überwachungsbehörde gesammelten relevanten Informationen zu berücksichtigen und die beiden Behörden müssen zusammenarbeiten.

**Artikel 5**  
**Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen**

1. Dieser Artikel zur Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen richtet sich an die Staaten.
2. Die Staaten sind frei in der Entscheidung, ob sie

**Article 4**  
**Safety Certification Authority**

1. Each state must establish a Safety Certification Authority with responsibility for the certification of railway undertakings and should notify the Secretary General of it. It must be independent from railway undertakings and infrastructure managers.
2. The Supervision Authority and the Safety Certification Authority may be incorporated into the same organisation, but may also be separate. Within the EU, for example, the EU Agency for Railways will act as Safety Certification Authority in the cases of cross-border operation, while for national operations the railway undertakings can choose between the EU Agency for Railways or the National Safety Authority. Within the EU, the National Safety Authorities act as Supervision Authorities.
3. When certifying or re-certifying railway undertakings, the Safety Certification Authority must take into account all relevant information gathered in the process of supervision by the Supervision Authority and the two authorities must cooperate to this end.

**Article 5**  
**Safety certification of railway undertakings**

1. This Article concerning the certification of railway undertakings is addressed to states.
2. Each state decides whether it issues a safety

<p>sécurité à une entreprise ferroviaire. Ils peuvent également décider que tel ou tel certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité d'un autre État est également valable sur son territoire.</p>	<p>einem bestimmten Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Die Staaten können ferner entscheiden, dass eine bestimmte, von der Sicherheitsbescheinigungsbehörde eines anderen Staates ausgestellte Sicherheitsbescheinigung auch auf ihrem Hoheitsgebiet gilt.</p>	<p>certificate to a particular railway undertaking. A state may also decide that a particular safety certificate, issued by the Safety Certification Authority of another state, is also valid on its territory.</p>
<p>3. La reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité n'est pas automatique entre les États sur la seule base des RU EST.</p>	<p>3. Sicherheitsbescheinigungen werden auf der alleinigen Grundlage der ER EST nicht automatisch anerkannt.</p>	<p>3. Safety certificates are not automatically mutually recognised between states on the basis of the EST UR only.</p>
<p>4. La certification doit être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent. De futures annexes sur la procédure de certification de la sécurité ainsi sur les méthodes de sécurité communes (MSC) concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et les contrôles fourniront de telles dispositions.</p>	<p>4. Die Bescheinigung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden. Zukünftige Anlagen zum Sicherheitsbescheinigungsverfahren, gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) betreffend Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem oder Überwachung sollten derartige Vorschriften enthalten.</p>	<p>4. Certification should be based on harmonised provisions, as far as they exist. Future Annexes on the process of safety certification, Common Safety Methods (CSM) concerning safety management system requirements and monitoring should provide such provisions.</p>
<p>5. Les RU EST et leurs (futurs) annexes ne définissent pas de manière exhaustive toutes les conditions qu'un État peut demander aux entreprises ferroviaires de remplir pour qu'un certificat de sécurité leur soit délivré. Toutefois, les États ne devraient pas imposer de conditions incompatibles avec les RU EST et leurs annexes.</p>	<p>5. In den ER EST und ihren (künftigen) Anlagen werden nicht alle Bedingungen, deren Einhaltung ein Staat von einem Eisenbahnunternehmen vor der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung verlangen kann, erschöpfend festgelegt. Die Staaten sollten jedoch keine mit den ER EST und ihren (künftigen) Anlagen unvereinbaren Anforderungen erlassen.</p>	<p>5. The EST UR and its (future) Annexes will not define exhaustively all conditions which a state may require to be fulfilled by a railway undertaking before issuing a safety certificate. However, states should not impose requirements which are incompatible with the EST UR and its (future) Annexes.</p>
<p>6. Le concept des « dispositions équivalentes » concerne les dispositions de la COTIF définies dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les annexes aux RU EST, qui ont été harmonisées avec les dispositions de l'UE définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et les méthodes de sécurité communes (MSC). Il est indiqué dans les dispositions concernées de la COTIF si elles sont équivalentes à celles de l'UE.</p>	<p>6. Der Begriff „gleichwertige Bestimmungen“ bezieht sich auf COTIF-Bestimmungen, die in einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) oder Anlagen zu den ER EST enthalten sind und mit den EU-Bestimmungen in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) harmonisiert wurden. Ob die Bestimmungen gleichwertig sind, ist in den betreffenden COTIF-Bestimmungen angegeben.</p>	<p>6. The concept of 'equivalent provisions' concerns COTIF provisions, set out in Uniform Technical Prescriptions (UTPs) or Annexes to the EST UR, which have been harmonised with EU provisions set out in Technical Specifications for Interoperability (TSIs) or Common Safety Methods (CSMs). Whether provisions are equivalent is indicated in the COTIF provisions concerned.</p>
<p>7. La liste des chemins de fer certifiés dans chaque État et les éléments couverts par chaque certificat devront être rendus publics à des fins de transparence, tant</p>	<p>7. Aus Gründen der Transparenz sollte eine Liste der Eisenbahnunternehmen, die in den einzelnen Staaten über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, und des</p>	<p>7. A list of certified railways in each state and the scope of each certificate should be made publicly available for reasons of transparency, both for states and for</p>

<p>pour les États que pour les entreprises ferroviaires, ainsi que pour disposer d'une vue d'ensemble de l'application des RU EST.</p>	<p>Geltungsbereichs jeder Sicherheitsbescheinigung öffentlich verfügbar gemacht werden, so dass Eisenbahnunternehmen und Staaten sich einen Überblick über die Anwendung der ER EST verschaffen können.</p>	<p>railway undertakings and in order to provide an overview of the application of the EST UR.</p>
<p>8. Les États veilleront à ce que les gestionnaires d'infrastructure soient à même de travailler en trafic international avec différentes entreprises ferroviaires (étrangères). Les gestionnaires d'infrastructure, comme les entreprises ferroviaires, devront donc mettre en place leur propre système de gestion de la sécurité, conformément aux dispositions de l'article 3, § 3.</p>	<p>8. Staaten sollten sicherstellen, dass Infrastrukturbetreiber in der Lage sind, im internationalen Verkehr mit unterschiedlichen (nationalen) Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Infrastrukturbetreiber sollten daher, genau wie Eisenbahnunternehmen, gemäß Artikel 3 § 3 ihr Sicherheitsmanagementsystem einrichten.</p>	<p>8. States should ensure that infrastructure managers are able to operate in international traffic with different (foreign) railway undertakings. Infrastructure managers, like railway undertakings, should therefore establish their safety management system as per Article 3 § 3.</p>
<p>9. Dans une approche systémique, l'on pourrait argumenter que non seulement la certification des entreprises ferroviaires mais aussi celle des gestionnaires d'infrastructure (« agrément » dans la terminologie de l'UE) devraient être obligatoires. Toutefois, il serait disproportionné de prescrire des règles contraignantes pour l'agrément ou la certification par les États de leurs gestionnaires d'infrastructure car :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans la plupart des États, seul un nombre limité des activités des gestionnaires d'infrastructure concernent le trafic international ;</li> <li>- dans certains États, gestionnaire d'infrastructure n'est qu'une des fonctions d'une structure ferroviaire (étatique) intégrée et pas une entité séparée : il se peut qu'imposer une certification ou un agrément indépendant ne soit pas toujours judicieux ;</li> <li>- l'appendice H suit également le principe énoncé à l'article 8 des ATMF, selon lequel l'infrastructure ferroviaire doit répondre aux dispositions contenues dans les PTU, tandis que l'admission, la surveillance et la maintenance</li> </ul>	<p>9. Aus Systemperspektive könnte argumentiert werden, dass nicht nur die Eisenbahnunternehmen, sondern auch die Infrastrukturbetreiber verbindlich über eine Bescheinigung (oder Genehmigung, wie es in der EU heißt) verfügen sollten. Andererseits wäre es aus den nachstehend aufgeführten Gründen jedoch unverhältnismäßig, den Staaten verbindlich vorzuschreiben, welche Art von Genehmigung oder Bescheinigung sie ihren Infrastrukturbetreibern auszustellen haben, denn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in den meisten Staaten betrifft nur ein sehr geringer Anteil der Tätigkeit eines Infrastrukturbetreibers den internationalen Verkehr;</li> <li>- in einigen Staaten erfüllt der Infrastrukturbetreiber lediglich eine Funktion innerhalb einer integrierten (staatlichen) Eisenbahngesellschaft; er ist also keine separate Einrichtung. Die Einforderung einer unabhängigen Bescheinigung oder Genehmigung mag nicht immer angemessen erscheinen;</li> <li>- Anhang H folgt demselben Prinzip wie Artikel 8 ATMF, der von der Eisenbahninfrastruktur die Einhaltung der ETV fordert, wobei Zulassung, Überwachung und Instandhaltung jedoch den in</li> </ul>	<p>9. From a system perspective it could be argued that not only the certification of railway undertakings, but also the certification (or authorisation as it is referred to in the EU) of infrastructure managers should be mandatory. However, it would be disproportionate to prescribe binding rules on how states authorise or certify their infrastructure managers, because:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In most states only a small number of the activities of infrastructure managers concern international traffic.</li> <li>- In some states the infrastructure manager is merely a function within an integrated (state) railway organisation, rather than a separate entity. Requiring independent certification or authorisation may not always be appropriate.</li> <li>- Appendix H follows the same principle as ATMF Article 8, which requires railway infrastructure to comply with UTPs, but the admission, supervision and maintenance are subject to the provisions in force in each state (instead of international, binding rules).</li> </ul>

demeurent régies par les dispositions en vigueur dans chaque État partie.

10. Nonobstant cela, il pourrait être utile et adéquat de recommander des méthodes et bonnes pratiques pour l'évaluation des gestionnaires d'infrastructure, en application de l'article 8, § 5. La Commission d'experts techniques devrait donc être compétente pour recommander des méthodes et bonnes pratiques pour la certification et la surveillance des gestionnaires d'infrastructure.
11. En termes d'efficacité du secteur ferroviaire, la pleine reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité est préférable à l'acceptation mutuelle (de partie) des résultats d'évaluation. Toutefois, les RU EST ne prévoient pas cette reconnaissance mutuelle des certificats, qui ne serait possible qu'avec l'harmonisation de l'ensemble des exigences et méthodes d'évaluation. L'évaluation par les pairs pourrait être un bon moyen d'y parvenir et c'est à la Commission d'experts techniques qu'il devra incomber d'adopter les modalités de sa mise en place.

#### **Article 6 Surveillance**

1. Les États devraient surveiller le SGS des entreprises ferroviaires auxquelles ils ont délivré un certificat de sécurité.
2. La surveillance est la tâche de l'autorité de surveillance. L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité peuvent être intégrées dans la même organisation ou séparées. Au sein de l'UE, par exemple, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer jouera le rôle d'autorité de certification de la sécurité

jedem Staat geltenden Vorschriften unterliegen (und nicht in internationalen Regeln verbindlich vorgeschrieben sind).

10. Ungeachtet des oben Stehenden kann es nützlich und verhältnismäßig sein, gemäß Artikel 8 § 5 Methoden und bewährte Verfahren für die Bewertung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte daher befugt sein, Methoden und bewährte Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung und Überwachung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen.
11. Für die Effizienz im Eisenbahnwesen wäre die vollständige gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen der gegenseitigen Akzeptanz von (Teilen der) Bewertungsergebnisse(n) vorzuziehen. Die gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen ist in den ER EST jedoch nicht vorgesehen und ist nur bei vollständiger Harmonisierung der Anforderungen und Bewertungsmethoden möglich. Gegenseitige Begutachtungen könnten hierbei hilfreich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte befugt sein, Vorkehrungen zur Unterstützung der Durchführung von gegenseitigen Begutachtungen zu erlassen.

#### **Artikel 6 Überwachung**

1. Die Staaten sollten die Sicherheitsmanagementsysteme der von ihnen zertifizierten Eisenbahnunternehmen überwachen.
2. Diese Aufgabe fällt der Überwachungsbehörde zu. Überwachungsbehörde und Sicherheitsbescheinigungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Innerhalb der EU wird beispielsweise die Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei

10. Notwithstanding the above, it might be useful and proportionate to recommend methods and best practices for the assessment of infrastructure managers in accordance with Article 8 § 5. The Committee of Technical Experts should therefore be competent to issue recommended methods and best practices for the safety certification and supervision of infrastructure managers.
11. In terms of efficiency for the railway sector, the full mutual recognition of Safety Certificates is preferable to the mutual acceptance of (part of) assessment results. Mutual recognition of certificates is not envisaged by the EST UR and would be possible only in case of full harmonisation of requirements and assessment methods. Peer evaluation could help achieve this. The Committee of Technical Experts should be competent to adopt arrangements which support the implementation of peer evaluation.

#### **Article 6 Supervision**

1. Each state should supervise the SMS of railway undertakings for which it has issued a safety certificate.
2. Supervision is the task of the Supervision Authority. The Supervision Authority and the Safety Certification Authority may be incorporated into the same organisation, but may also be separate. Within the EU, for example, the EU Agency for Railways will act as Safety Certification Authority in the cases



pour les cas d'exploitation transfrontalière, mais les entreprises ferroviaires pourront choisir entre l'autorité nationale de sécurité ou l'Agence de l'UE pour les chemins de fer en cas d'exploitation nationale. Les autorités nationales de sécurité (ANS) jouent le rôle d'autorités de surveillance dans les pays de l'UE.

3. La surveillance doit être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent.
4. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour la surveillance devrait inclure de telles dispositions.
5. L'autorité de surveillance doit fournir toutes les informations pertinentes à l'autorité de certification de la sécurité et les deux autorités doivent coopérer.

#### Article 7

#### Gestion de la sécurité et exploitation des trains

1. Cet article s'adresse aux acteurs de l'exploitation.
2. Les responsabilités pour la composition des trains et la bonne utilisation des véhicules sont déjà régies par les ATMF et n'ont donc pas à être couvertes par l'appendice H.
3. Les entreprises ferroviaires n'exploitent des trains que dans les limites de leur certificat, qui peut par exemple être restreint à certaines lignes ou certains types de trafic.
4. Tout acteur de l'exploitation (entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure) doit appliquer correctement la réglementation, y compris pour l'établissement de son système de gestion de la

grenzüberschreitendem Betrieb als Sicherheitsbescheinigungsbehörde fungieren, während die Eisenbahnunternehmen für den nationalen Betrieb zwischen der Eisenbahnagentur der EU und der nationalen Sicherheitsbehörde wählen können. Die nationalen Sicherheitsbehörden treten hier als Überwachungsbehörden auf.

3. Die Überwachung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden.
4. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte solche Vorschriften liefern.
5. Die Überwachungsbehörde muss der Sicherheitsbescheinigungsbehörde alle relevanten Informationen zukommen lassen und die beiden Behörden müssen miteinander kooperieren.

#### Artikel 7

#### Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb

1. Dieser Artikel richtet sich an die am Betrieb beteiligten Parteien.
2. Da die Pflichten zur Zugbildung und zur korrekten Verwendung der Fahrzeuge bereits in den ATMF geregelt sind, muss Anhang H diese Themen nicht abdecken.
3. Eisenbahnunternehmen sollten Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer Sicherheitsbescheinigung betreiben, die sich z. B. auf bestimmte Strecken oder Verkehrsarten beschränken könnte.
4. Alle am Betrieb Beteiligten (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) sollten die Vorschriften ordnungsgemäß anwenden, einschließlich der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und

of cross-border operation, while for national operations the railway undertakings can choose between the EU Agency for Railways or the National Safety Authority. Within the EU, the National Safety Authorities (NSAs) act as Supervision Authorities.

3. Supervision should be based on harmonised provisions, as far as they exist.
4. A future Annex on Common Safety Methods for supervision should include such provisions.
5. The Supervision Authority must provide all relevant information to the Safety Certification Authority and the two Authorities must cooperate.

#### Article 7

#### Safety management and the operation of trains

1. This Article is addressed to the operational actors.
2. ATMF already governs the responsibilities for train composition and the correct use of vehicles, so Appendix H should not have to cover these matters.
3. Railway undertakings should operate trains only within the scope of their certificate, which could, for example, be limited to certain lines or types of traffic.
4. The operational actors (railway undertaking and infrastructure manager) should each implement the rules correctly, including the establishment of their safety management system and the monitoring of its

sécurité et le contrôle de l'application correcte de ce dernier, et coopérer pour veiller à la sécurité.

5. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour le contrôle devrait inclure de telles dispositions.

**Article 8**  
**Annexes et recommandations**

1. Cet article définit la procédure et les compétences pour soumettre des propositions et adopter des spécifications dans le champ d'application des RU EST. Il permet également que des recommandations soient émises.
2. Les annexes peuvent être mises au point pas à pas, en commençant rapidement avec l'adoption de principes avant d'élaborer des dispositions détaillées.
3. Le libellé des § 1 et 2 s'inspire de celui de l'article 5, § 1 et 2, des RU APTU.
4. L'application visée au § 5 peut également être réalisée par le SG conformément aux termes de l'article 21, § 4, de la Convention.
5. Les annexes visées au § 3 sont essentielles à la bonne mise en œuvre des RU EST et devraient donc être élaborées et mises à disposition sans délai.
6. L'annexe portant sur les éléments du système de gestion de la sécurité devrait être appliquée par toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure dont les activités relèvent du champ d'application de l'appendice.

der Kontrolle seiner korrekten Anwendung. Ferner sollten sie im Sinne der Sicherheit zusammenarbeiten.

5. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle sollte solche Vorschriften liefern.

**Artikel 8**  
**Anlagen und Empfehlungen**

1. Dieser Artikel legt die Verfahren und Zuständigkeiten zum Einreichen von Vorschlägen und zur Annahme von Spezifikationen im Anwendungsbereich der ER EST fest. Auch die Möglichkeit zu Empfehlungen ist vorgesehen.
2. Anlagen können in zwei Schritten entwickelt werden, wobei zunächst rasch die Grundsätze verabschiedet werden (Schritt 1) und danach mit der Entwicklung detaillierter Vorschriften begonnen wird (Schritt 2).
3. Grundlage für den Text in den §§ 1 und 2 war Artikel 5 §§ 1 und 2 der ER APTU.
4. Der in § 5 in Bezug genommene Antrag kann in Übereinstimmung mit Artikel 21 § 4 des Grundübereinkommens auch vom Generalsekretär gestellt werden.
5. Die in § 3 gelisteten Anlagen sind für die korrekte Umsetzung der ER EST unerlässlich und sollten daher umgehend entwickelt und verfügbar gemacht werden.
6. Die Anlage zu den Elementen des Sicherheitsmanagementsystems sollte von allen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb des Geltungsbereiches dieses Anhangs Betrieb führen, angewendet werden.

correct application and cooperate to ensure safety.

5. A future Annex on Common Safety Methods for monitoring should include such provisions.

**Article 8**  
**Annexes and recommendations**

1. This Article defines the process and competences for making proposals and adopting specifications within the scope of the EST UR. It also enables recommendations to be made.
2. Annexes may be developed step-by-step, starting quickly with the adoption of principles and developing detailed provisions as a next step.
3. The basis for the wording of §§ 1 and 2 was Article 5 §§ 1 and 2 of the APTU UR.
4. The application referred to in § 5 can also be made by the SG according to Article 21 § 4 of the base Convention.
5. The Annexes listed in § 3 are essential for the correct implementation of the EST UR and must therefore be developed and be made available without delay.
6. The Annex concerning the elements of the safety management system should be applied by all railway undertakings and infrastructure managers operating within the scope of this appendix.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>7. L'application de la MSC sur les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité par les autorités de certification de la sécurité devrait être obligatoire dans le cadre de la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires. La mise au point de procédures harmonisées devrait également être envisagée. En fonction des dispositions en vigueur dans les États concernés, il pourrait également y être recouru pour la certification et l'agrément des gestionnaires d'infrastructure.</p> | <p>7. Die gemeinsame Sicherheitsmethode betreffend Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem sollte von Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. Ferner sollte auch die Entwicklung harmonisierter Verfahren in Erwägung gezogen werden. In Abhängigkeit der in den betreffenden Staaten geltenden Bestimmungen könnte diese Methode auch für die Bescheinigung oder Genehmigung von Infrastrukturbetreibern angewendet werden.</p>               | <p>7. The CSM on safety management system requirements should be applied on a mandatory basis by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates to railway undertakings. The development of harmonised procedures should also be considered. Depending on the provisions in force in the states concerned, these provisions could also be used for the certification or authorisation of infrastructure managers.</p>                             |
| <p>8. La MSC sur le contrôle devrait être d'application obligatoire pour les entreprises ferroviaires. L'application par les gestionnaires d'infrastructure dépend des dispositions en vigueur dans les États concernés. De plus, des exigences sur les systèmes de gestion de la sécurité sont également définies au sein de l'Union européenne dans la MSC relative à l'évaluation des risques et dans la STI Exploitation. Ces exigences devraient être intégrées de manière adéquate dans les annexes.</p>                        | <p>8. Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle sollte von Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. Ihre Anwendung durch die Infrastrukturbetreiber wird von den im jeweiligen Staat geltenden Bestimmungen abhängig sein. Innerhalb der Europäischen Union werden weitere Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem auch in der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Risikobewertung und in der TSI OPE festgelegt. Diese Anforderungen sollten in die zu entwickelnden Anlagen in angemessener Weise integriert werden.</p> | <p>8. The CSM on monitoring should be applied by railway undertakings on a mandatory basis. It would depend on the provisions in force in the states concerned whether the Annex should be applied by infrastructure managers. Moreover, in the European Union, requirements on the safety management systems are also set out in the CSM on risk assessment and the TSI OPE. Those requirements should be adequately integrated in the Annexes to be developed.</p> |
| <p>9. L'application de la MSC sur la surveillance devrait être obligatoire pour les autorités de surveillance dans le cadre de la surveillance des entreprises ferroviaires. L'application par les gestionnaires d'infrastructure dépend des dispositions sur la surveillance en vigueur dans les États concernés.</p>  | <p>9. Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte von den Überwachungsbehörden bei deren Überwachung von Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. In Abhängigkeit der in den betreffenden Staaten geltenden Bestimmungen könnte diese Methode auch für die Überwachung von Infrastrukturbetreibern angewendet werden.</p>   | <p>9. The CSM on supervision should be applied on a mandatory basis by Supervision Authorities when supervising railway undertakings. It would depend on the provisions in force in the states concerned whether these provisions should be applied for the supervision of infrastructure managers.</p>  |
| <p>10. Les annexes visées au § 1 peuvent également comporter des conditions pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité.</p>  | <p>10. Die in § 1 zitierten Anlagen könnten auch Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon enthalten.</p>   | <p>10. The Annexes referred to in § 1 could also contain conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof.</p>   |

**Article 9  
Déclarations**

S'il n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions harmonisées mises au point sous la forme d'annexes aux RU EST, un État partie peut émettre une déclaration en ce sens. Les principes applicables sont similaires à ceux de l'article 9 des APTU.

**Artikel 9  
Erklärungen**

Wenn es einem bestimmten Vertragsstaat nicht möglich ist, die als Anlagen der ER EST entwickelten harmonisierten Vorschriften anzuwenden, kann er eine entsprechende Erklärung abgeben. Die Prinzipien sind vergleichbar mit denen in Artikel 9 APTU.

**Article 9  
Declarations**

If a particular Contracting State is unable to apply the harmonised provisions developed as Annexes to these UR, this state may make a declaration to this end. The principles are similar to those of Article 9 APTU.