



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-18088-AG 13  
26.09.2018**

Original : FR

**DOCUMENT FINAL**

---

1. En application de l'article 14, § 3, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (COTIF), la 13<sup>e</sup> Assemblée générale a siégé les 25 et 26 septembre 2018 à Berne.
2. Ont participé à l'Assemblée générale :
  - 2.1 **35 des 50 États membres**  
 Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Iran, Irlande, Italie, Jordanie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Macédoine (l'ARY), Maroc, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tunisie, Turquie ;
  - 2.2 **1 organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré**  
 Union européenne (UE) ;
  - 2.3 **2 États avec statut d'observateur**  
 Chine, Moldavie ;
  - 2.4 **5 organisations internationales**  
 Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Union postale universelle (UPU) ;
  - 2.5 **6 associations internationales**  
 Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM), Association européenne du transport de marchandises par rail (ERFA), Association internationale des usagers d'embranchements particuliers (AIEP), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Communauté européenne du rail (CER), RailNetEurope (RNE).
3. Conformément à l'article 8 du Règlement intérieur, le Secrétaire général a assuré le secrétariat.
4. **L'Assemblée générale** a élu :
 

comme présidente :	M <sup>me</sup> Monique van Wortel (Pays-Bas)
comme première vice-présidente :	M <sup>me</sup> Karin Guggenberger (Autriche)
et	
comme deuxième vice-président :	S. Exc. M. Mourad Bourehla Ambassadeur de Tunisie (Tunisie).
5. **L'Assemblée générale** a constitué les commissions suivantes, dont voici la composition :

### 5.1 **Commission de vérification des pouvoirs**

Président :	S. Exc. M. Mourad Bourehla Ambassadeur de Tunisie
Vice-président :	S. Exc. M. Anđelko Građovac Ambassadeur de Bosnie-Herzégovine
Membres :	Hongrie, Lettonie, Norvège

### 5.2 **Commission de rédaction**

Présidente :	M <sup>me</sup> Marie-Pierre Meganck (France)
Co-présidents :	M <sup>me</sup> Christine Ehard (Allemagne) M. Alan Mundy (Royaume-Uni)
Membres :	Finlande, Luxembourg, Suisse

6. **L'Assemblée générale** a délibéré sur la base de son règlement intérieur dans la version avec les amendements adoptés par elle et entrés immédiatement en vigueur le 25 septembre 2018.

### 7. **L'Assemblée générale :**

7.1 a adopté son ordre du jour ;

7.2 a adopté les modifications à son règlement intérieur telles qu'elles apparaissent en annexe (v. annexe 1) ;

7.3 a adopté l'appel à candidatures pour le poste de Secrétaire général à l'annexe 2 et chargé le Secrétaire général de le publier au plus tard le 5 octobre 2018, la date limite de réception des candidatures étant fixée au 5 janvier 2019 ;

a décidé :

- de donner l'opportunité à tous les candidats au poste de Secrétaire général de se présenter personnellement à l'Assemblée générale extraordinaire,
- que la mise au concours du poste de Secrétaire général devait contenir, outre les conditions qui découlent de la COTIF et du Statut du personnel du Secrétariat, une disposition selon laquelle ne sont admises que les candidatures présentées par les États membres et concernant des ressortissants d'un État membre, qui ne doivent toutefois pas obligatoirement avoir la nationalité de l'État membre qui présente la candidature ;

a décidé, eu égard à l'article 14, § 3, de la COTIF, à une majorité qui représente plus d'un tiers des États membres, de charger le Secrétaire général de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée générale le 27 février 2019 avec un point majeur à l'ordre du jour : l'élection du Secrétaire général ;

a recommandé au président du Comité administratif d'envisager de convoquer la 130<sup>e</sup> session du Comité administratif le 28 février 2019 ;

a nommé M. Bas Leermakers Secrétaire général par intérim à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'à la date d'entrée en fonction du nouveau Secrétaire général élu ; par référence à

l'article 21 de la COTIF qui définit les fonctions du Secrétaire général, le Secrétaire général par intérim est assujéti aux principes suivants dans l'exercice de ses fonctions :

- il assure la continuité du service au sein du Secrétariat et dans les fonctions de Secrétaire général,
- il s'abstient de modifier la gestion et l'organisation du Secrétariat,
- il s'abstient de modifier la stratégie de l'Organisation.

Des lignes directrices détaillées sont présentées dans le tableau 1 du document SG-18074-AG 13/6 (Document de séance 1) et sont jointes à la lettre de confirmation du Secrétaire général par intérim ;

a chargé le Comité administratif de rechercher une solution structurelle pour la nomination d'un secrétaire général par intérim et de la soumettre à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale ;

a chargé le Comité administratif de préparer des règles détaillées applicables à l'élection du Secrétaire général et de les soumettre à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale ;

7.4 a pris note du rapport du Secrétaire général sur les membres de l'OTIF ;

7.5 a pris note du rapport du Secrétaire général sur la coopération avec les organisations et associations internationales ;

a, en application de l'article 13, § 2, de la COTIF, créé une commission ad hoc sur la coopération pour une période de trois ans. L'article 16 de la COTIF et les règles suivantes s'appliquent à la Commission ad hoc sur la coopération :

- Le quorum est atteint lorsqu'un tiers des États membres sont représentés.
- Pour la prise de décision sur les questions relevant de la compétence d'une organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF, l'organisation en question dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses membres également États membres de l'OTIF.
- Pour la détermination du quorum sur une question relevant de la compétence d'une organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF, l'organisation en question compte pour le nombre de voix dont elle dispose ;

a décidé que la Commission ad hoc sur la coopération coordonnerait ses activités avec les organes visés à l'article 13, § 1, et fonctionnerait sans préjudice des pouvoirs de prise de décision des autres organes en application de la COTIF ;

a chargé la Commission ad hoc sur la coopération de lui soumettre à sa prochaine session ordinaire un rapport sur ses activités ;

a donné à la Commission ad hoc sur la coopération pour mandat de prendre les décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales, y compris sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement des groupes de contact ;

7.6 a fixé pour la période 2019-2024 un montant maximal annuel de dépense de 4 000 000 CHF. Ce plafond de dépenses nouvellement défini n'aura pas d'effets sur les contributions des États membres établies dans le cadre budgétaire ;

a pris note de la trajectoire budgétaire prévisionnelle inscrite dans le tableau ci-dessous pour les années 2019 à 2024 :

Trajectoire budgétaire prévisionnelle 2019-2024 (en kCHF)

	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Dépenses</b>	<b>3 400</b>	<b>3 428</b>	<b>3 456</b>	<b>3 498</b>	<b>3 541</b>	<b>3 585</b>
<b>Personnel</b>	2 780	2 799	2 819	2 853	2 887	2 922
<b>Fonctionnement</b>	210	211	212	213	214	215
<b>Organes</b>	350	357	364	371	379	386
<b>Charges exceptionnelles</b>	60	60	61	61	61	62
<b>Recettes</b>	<b>3 400</b>	<b>3 428</b>	<b>3 456</b>	<b>3 498</b>	<b>3 541</b>	<b>3 585</b>
<b>Contributions</b>	3 380	3 408	3 436	3 478	3 521	3 565
<b>Produits exceptionnels</b>	20	20	20	20	20	20

7.7 a décidé de reporter les décisions relatives à la réclamation de la Syrie présentée dans le document SG-18034-AG 13/9.2 jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale ;

7.8 a pris note de l'état d'avancement de la mise en œuvre du Protocole de Luxembourg ;

a pris note du projet de statuts de l'Autorité de surveillance du Registre international et du projet de règles de procédure de cette même autorité et du calendrier de préparation de l'accord entre l'OTIF et l'Autorité de surveillance du Registre international, approuvés par le Comité administratif lors de sa 129<sup>e</sup> session ;

a chargé le Comité administratif de définir les règles de désignation par l'OTIF de trois de ses États membres comme membres de l'Autorité de surveillance, et les modalités de la certification du Registre, dans l'accord relatif aux conditions détaillées pour l'exercice de l'activité du Secrétariat, à signer entre le président du Comité administratif de l'OTIF et le président de l'Autorité de surveillance du Registre international ferroviaire ;

7.9 a, en vertu de l'article 33, § 2, de la COTIF, adopté les modifications de l'article 34, § 3 à 6, de la COTIF (voir annexe 3) ;

a approuvé les modifications au Rapport explicatif telles qu'elles apparaissent dans l'annexe 3 ;

a prié le Secrétaire général de modifier, s'il y a lieu, le Rapport explicatif pour y refléter les travaux préparatoires et les discussions menées à sa 13<sup>e</sup> session au sujet de la procédure de révision de la COTIF ;

a chargé le Secrétaire général d'aider les États membres, à leur demande et chaque fois que c'est possible, à mener à bien leurs procédures nationales nécessaires vis-à-vis des modifications adoptées par l'Assemblée générale ;

- 7.10 a pris note du rapport du Secrétaire général sur la révision partielle des RU CIM (appendice B à la COTIF) ;
- a par ailleurs chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa prochaine session ordinaire un rapport sur l'avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transport pour le fret et de lui proposer, le cas échéant, des propositions de modifications des RU CIM ;
- 7.11 a, en vertu de l'article 33, § 2, de la COTIF, adopté les modifications de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la COTIF (voir également annexe 3) ;
- a, en vertu de l'article 33, § 2 et 3, de la COTIF, adopté les modifications du titre et de l'article premier, l'article 3, l'article 5, § 1, l'article 5 *bis*, § 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, l'article 9, § 1, et l'article 10, § 3, des RU CUI (appendice E à la COTIF) (voir annexe 4) ;
- a approuvé les modifications au Rapport explicatif telles qu'elles apparaissent dans l'annexe 4 ;
- a prié le Secrétaire général de modifier, s'il y a lieu, le Rapport explicatif pour y refléter les travaux préparatoires et les discussions menées à sa 13<sup>e</sup> session au sujet de la modification des RU CUI ;
- 7.12 a, en vertu de l'article 33, § 2, de la COTIF, adopté les modifications de l'article premier, l'article 3 et l'article 9, § 1, des RU ATMF (appendice G à la COTIF) (voir annexe 5) ;
- 7.13 a, en vertu de l'article 33, § 2, de la COTIF, décidé de l'introduction du nouvel appendice H à la COTIF (RU EST) (voir annexe 6) ;
- a approuvé les modifications au Rapport explicatif telles qu'elles apparaissent dans l'annexe 6 ;
- a prié le Secrétaire général de modifier, s'il y a lieu, le Rapport explicatif pour y refléter les travaux préparatoires et les discussions menées à sa 13<sup>e</sup> session au sujet du nouvel appendice H à la COTIF ;
- a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant que les RU EST n'entrent en vigueur. Les propositions pourront ensuite être adoptées sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur ;
- 7.14 a, en vertu de l'article 33, § 2, de la COTIF, adopté les modifications de l'article 2, § 1, de l'article 6, § 1, de l'article 20, § 1 et 2, de l'article 33, § 4 et 6, et de l'article 35, § 4 et 6, de la COTIF (voir annexe 3) ;
- a approuvé les modifications au Rapport explicatif telles qu'elles apparaissent dans l'annexe 3 ;
- a prié le Secrétaire général de modifier, s'il y a lieu, le Rapport explicatif pour y refléter les travaux préparatoires et les discussions menées à sa 13<sup>e</sup> session au sujet des modifications de la COTIF consécutives à l'adoption du nouvel appendice H ;
- 7.15 a pris note de l'analyse du Secrétariat de l'OTIF sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire international présentée dans le document SG-18041-AG 13/15 ;
- a chargé le Secrétaire général de poursuivre ses travaux sur un cadre juridique non contraignant selon les lignes directrices définies dans le document SG-18041-AG 13/15,

partie VI, au sein du groupe de travail d'experts juridiques et en coopération avec les organisations et associations internationales compétentes ;

7.16 a pris note du rapport du Secrétaire général sur l'uniformisation du droit ferroviaire ;

a chargé le Secrétaire général de poursuivre la coopération avec la CEE-ONU sur le projet d'uniformisation du droit ferroviaire ;

a chargé le Comité administratif de suivre le projet de la CEE-ONU concernant l'uniformisation du droit ferroviaire et de formuler le cas échéant des avis consultatifs sur les questions de politique générale ;

a chargé le Groupe de travail d'experts juridiques de suivre le projet de la CEE-ONU concernant l'uniformisation du droit ferroviaire et de formuler le cas échéant des avis consultatifs sur les questions juridiques ;

a chargé le Secrétaire général et le Groupe de travail d'experts juridiques de considérer et de proposer, en consultation avec le Comité administratif, des solutions pour une implication adéquate de l'OTIF dans la gestion des instruments juridiques contraignants qui pourraient faire suite au projet de régime juridique sur le contrat de transport des marchandises mis au point dans le cadre du projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire ;

a, eu égard à l'article 3, § 1, à l'article 4, § 2, à l'article 14, § 2, lettres h), p) et q), et à l'article 43 de la COTIF, reconnu qu'une décision préalable de sa part était nécessaire pour la participation à la préparation de tout nouveau texte de droit ferroviaire international dont le champ d'application et les objectifs peuvent entrer en conflit ou coïncider partiellement avec le champ d'application de la COTIF et les objectifs de l'OTIF ;

a chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa prochaine session ordinaire un rapport sur l'avancement des travaux relatifs au projet de la CEE-ONU sur l'uniformisation du droit ferroviaire.

7.17 a appuyé la création d'un groupe de travail consultatif d'experts juridiques chargé de :

- préparer des projets de modifications ou ajouts à la COTIF ;
- fournir des conseils et une assistance juridique ;
- promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;
- servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes ;

a chargé le Secrétaire général de soumettre les conclusions et propositions du groupe de travail d'experts juridiques aux organes compétents visés à l'article 13, § 1, de la COTIF pour examen ou décision ;

a chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa prochaine session ordinaire un rapport sur les activités du groupe de travail ;

7.18 a pris note du rapport d'activité du Comité administratif pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2015 au 30 septembre 2018 et l'a approuvé ;

7.19 a désigné pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2018 au 30 septembre 2021, les membres suivants du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'entre eux :

<b>Membres</b>	<b>Membres suppléants</b>
Allemagne	Hongrie
Belgique	Suisse
Bosnie-Herzégovine	Ukraine
Croatie	Slovénie
Estonie	Lettonie
France	Royaume-Uni
Grèce	Monténégro
Iran	Azerbaïdjan
Luxembourg	Monaco
Norvège	Suède
Pakistan	Macédoine (l'ARY de)
Pologne	République tchèque
Portugal	Lituanie
Roumanie	Slovaquie
Tunisie	Italie
Turquie	Serbie

a élu la Pologne à la présidence du Comité pour la même période ;

a désigné par ailleurs la Russie comme État éligible au Comité administratif afin qu'il puisse, en cas de défection à la fois du membre et du membre suppléant désigné par l'Assemblée générale, coopter un nouveau membre pour le reste de la période.

Par analogie à l'article 15, § 2, dernière phrase, de la COTIF, l'État qui sera ainsi devenu membre du Comité au cours d'une période sera désigné comme membre du Comité pour la période qui suit ;

7.20 a chargé le Secrétaire général, conformément à l'article 14, § 2, lettre d), de la COTIF, de convoquer la prochaine Assemblée générale ordinaire en septembre 2021, conformément à l'article 14, § 3, 1<sup>re</sup> phrase, 1<sup>re</sup> option, de la COTIF.



Le Secrétaire général transmet une copie de ce document final adopté par l'Assemblée générale le 26 septembre 2018 aux gouvernements des États membres de l'OTIF et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF ainsi qu'à toutes les autres délégations.

Annexes :

Annexe 1 : Règlement intérieur de l'Assemblée générale dans la version du 25 septembre 2018

Annexe 2 : Appel à candidatures pour l'élection du Secrétaire général de l'OTIF

Annexe 3 : Modifications à la Convention proprement dite et aux parties concernées du Rapport explicatif

Annexe 4 : Modifications aux RU CUI et aux parties concernées du Rapport explicatif

Annexe 5 : Modifications aux RU ATMF

Annexe 6 : Appendice H et textes pour le Rapport explicatif



<b>Règlement intérieur de l'Assemblée générale</b>	<b>Geschäftsordnung der Generalversammlung</b>	<b>General Assembly Rules of Procedure</b>
<b>dans la teneur applicable depuis le 25.09.2018</b>	<b>in der ab 25.09.2018 geltenden Fassung</b>	<b>version applicable as from 25.09.2018</b>
En application de l'article 14, § 2, lettre a) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, l'Assemblée générale a adopté le règlement intérieur ci-après.	In Anwendung des Artikels 14 § 2 Buchst. a) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 hat die Generalversammlung die folgende Geschäftsordnung angenommen.	In accordance with Article 14 § 2 (a) of the 3 June 1999 Protocol version of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, the General Assembly has adopted these Rules of Procedure.
<b>Article premier Définitions</b>	<b>Artikel 1 Begriffe</b>	<b>Article 1 Definitions</b>
Aux fins du présent règlement intérieur, le terme :	Für Zwecke dieser Geschäftsordnung bezeichnet der Ausdruck:	For the purpose of these Rules of Procedure, the term:
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) « Convention » désigne la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 ;</li> <li>b) « OTIF » désigne l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ;</li> <li>c) « État membre » désigne l'un des États membres de l'OTIF ;</li> <li>d) « organisation régionale » désigne toute organisation régionale d'intégration économique qui a adhéré à la Convention</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) „Übereinkommen“ das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999;</li> <li>b) „OTIF“ die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr;</li> <li>c) „Mitgliedstaat“ einen der Mitgliedstaaten der OTIF;</li> <li>d) „regionale Organisation“ eine gemäß Artikel 38 des Übereinkommens dem Übereinkommen beigetretene regionale Organisation für wirtschaftliche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) “Convention” means the 3 June 1999 Protocol version of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980;</li> <li>b) “OTIF” means the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail;</li> <li>c) “Member State” means one of the Member States of OTIF;</li> <li>d) “regional organisation” means a regional economic integration organisation which has acceded to the Convention in accordance with Article 38 of the</li> </ul>

conformément à son article 38 ;

- e) « membre associé » désigne tout État qui a adhéré à l'OTIF conformément à l'article 39 de la Convention ;
- f) « Assemblée » désigne l'Assemblée générale de l'OTIF ;
- g) « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général selon l'article 13, § 1, lettre g) de la Convention ;
- h) « Secrétariat » désigne le Secrétariat de l'Assemblée assuré par le Secrétaire général ;
- i) « langues de travail » désigne les langues de travail conformément à l'article premier, § 6 de la Convention.

**Article 2  
Composition et attributions**

- § 1 La composition de l'Assemblée est déterminée par l'article 14, § 1, de la Convention.
- § 2 Les attributions de l'Assemblée sont déterminées par l'article 14, § 2, et par l'article 33, § 2 et 3, de la Convention.

**Article 3  
Convocation et sessions**

- § 1 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée conformément à l'article 14, § 3, de la Convention.

Integration;

- e) „assoziertes Mitglied“ einen gemäß Artikel 39 des Übereinkommens der OTIF beigetretenen Staat;
- f) „Versammlung“ die Generalversammlung der OTIF;
- g) „Generalsekretär“ den Generalsekretär gemäß Artikel 13 § 1 Buchst. g) des Übereinkommens;
- h) „Sekretariat“ das vom Generalsekretär besorgte Sekretariat der Versammlung;
- i) „Arbeitssprachen“ die Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens.

**Artikel 2  
Zusammensetzung und Aufgaben**

- § 1 Die Zusammensetzung der Versammlung richtet sich nach Artikel 14 § 1 des Übereinkommens.
- § 2 Die Aufgaben der Versammlung richten sich nach Artikel 14 § 2 sowie Artikel 33 §§ 2 und 3 des Übereinkommens.

**Artikel 3  
Einberufung und Tagungen**

- § 1 Der Generalsekretär beruft die Versammlung gemäß Artikel 14 § 3 des Übereinkommens ein.

Convention;

- e) “Associated Member” means a State which has acceded to COTIF in accordance with Article 39 of the Convention;
- f) “Assembly” means the OTIF General Assembly;
- g) “Secretary General” means the Secretary General in accordance with Article 13 § 1 g) of the Convention;
- h) “Secretariat” means the Secretariat of the Assembly provided by the Secretary General;
- i) “working languages” means the working languages in accordance with Article 1 § 6 of the Convention.

**Article 2  
Composition and tasks**

- § 1 The composition of the Assembly shall be determined on the basis of Article 14 § 1 of the Convention.
- § 2 The tasks of the Assembly shall be determined on the basis of Article 14 § 2 and Article 33 §§ 2 and 3 of the Convention.

**Article 3  
Convening and sessions**

- § 1 The Secretary General shall convene the Assembly in accordance with Article 14 § 3 of the Convention.

<p>§ 2 Outre les cas prévus à l'article 14, § 3, de la Convention, le Secrétaire général convoque également l'Assemblée à la demande d'une organisation régionale qui, en vertu de l'article 4, § 3, dispose des voix d'au moins un tiers des États.</p>	<p>§ 2 Zusätzlich zu den Bestimmungen des Artikels 14 § 3 des Übereinkommens beruft der Generalsekretär die Versammlung auch auf Antrag einer regionalen Organisation ein, vorausgesetzt diese verfügt gemäß Artikel 4 § 3 über die Stimmen von mindestens einem Drittel der Mitgliedstaaten.</p>	<p>§ 2 In addition to the requirements of Article 14 § 3 of the Convention, the Secretary General shall also convene the Assembly at the request of a regional organisation which, according to Article 4 § 3, enjoys the votes of at least one-third of the Member States.</p>
<p>§ 3 L'avis de convocation indiquant le lieu, la date et l'heure d'ouverture de l'Assemblée ainsi que l'ordre du jour provisoire et l'ordre du jour provisoire annoté sont adressés aux États membres, aux membres associés, aux organisations régionales et, avec l'approbation des États membres, à des États non membres sélectionnés et à des organisations et associations internationales intéressées, au plus tard 20 semaines avant l'ouverture de la session de l'Assemblée.</p>	<p>§ 3 Das Einladungsschreiben, das Ort, Datum und Zeitpunkt der Versammlung enthält, die vorläufige Tagesordnung und die kommentierte vorläufige Tagesordnung werden den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern, den regionalen Organisationen und mit Zustimmung der Mitgliedstaaten ausgewählten Nichtmitgliedstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden spätestens 20 Wochen vor Eröffnung der Versammlung zugestellt.</p>	<p>§ 3 The calling notice indicating the venue of the Assembly and the date and time it opens, the provisional agenda and annotated provisional agenda, shall be sent to Member States, Associate Members, the regional organisations and, with the agreement of the Member States, to selected non Member States and to the interested international organisations and associations no later than 20 weeks before the Assembly opens.</p>
<p>§ 4 Lorsqu'une Assemblée n'a pu épuiser son ordre du jour au cours d'une session, elle doit se réunir à nouveau pour une session complémentaire dans un délai qu'elle détermine selon le cas.</p>	<p>§ 4 Konnte eine Versammlung ihre Tagesordnung im Verlauf einer Tagung nicht erschöpfen, so tritt sie erneut innerhalb einer von ihr je nach Lage des Falles bestimmten Frist zu einer ergänzenden Tagung zusammen.</p>	<p>§ 4 If an Assembly has not been able to complete its agenda during a session, it shall reconvene for a complementary session within a period to be determined by the Assembly, depending on the circumstances.</p>
<p>§ 5 L'Assemblée se réunit au siège de l'OTIF. Toutefois, le Secrétaire général peut, en accord avec le président de l'Assemblée et sous réserve de l'approbation du Comité administratif, la réunir en tout autre lieu.</p>	<p>§ 5 Die Versammlung tritt am Sitz der OTIF zusammen. Im Einverständnis mit dem Vorsitz der Versammlung und vorbehaltlich der Zustimmung des Verwaltungsausschusses kann der Generalsekretär sie jedoch an jeden anderen Ort einberufen.</p>	<p>§ 5 The Assembly shall convene at the headquarters of OTIF. However, with the agreement of the Chair of the Assembly and subject to the agreement of the Administrative Committee, the Secretary General may convene the Assembly at any other place.</p>

**Article 3 bis**  
**Sessions extraordinaires d'urgence**

Lorsque les sessions extraordinaires de l'Assemblée présentent un caractère d'urgence, il est dérogé comme

**Artikel 3a**  
**Dringende außerordentliche Tagungen**

Bei dringenden außerordentlichen Tagungen der Versammlung kann von den Artikeln 3 § 3, 10 und 11

**Article 3 bis**  
**Urgent extraordinary sessions**

When extraordinary sessions of the Assembly are of an urgent nature, a derogation from Articles 3 § 3, 10 and

suit aux articles 3, § 3, 10 et 11 :

- a) L'avis de convocation, l'ordre du jour provisoire et l'ordre du jour provisoire annoté d'une session extraordinaire d'urgence sont adressés aux États membres, aux membres associés, aux organisations régionales et, avec l'approbation des États membres, à des États non membres sélectionnés et à des organisations et associations internationales intéressées, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session de l'Assemblée.
- b) L'ordre du jour provisoire et l'ordre du jour provisoire annoté d'une session extraordinaire d'urgence comportent seulement les questions présentées pour examen dans l'avis de convocation de la session extraordinaire.
- c) Le Secrétaire général adresse les documents de travail qui se rapportent à l'ordre du jour provisoire de la session d'urgence aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales le plus tôt possible mais au plus tard un mois avant l'ouverture de la session d'urgence de l'Assemblée.

**Article 4  
Droit de vote**

§ 1 Sous réserve des cas visés aux articles 14, § 5, 26, § 7, et 40, § 4, lettre b), de la Convention, chaque État membre représenté à l'Assemblée par une délégation dûment habilitée

abgewichen werden:

- a) Das Einladungsschreiben, die vorläufige Tagesordnung und die kommentierte vorläufige Tagesordnung für eine dringende außerordentliche Tagung werden den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern, den regionalen Organisationen und, mit Zustimmung der Mitgliedstaaten, ausgewählten Nichtmitgliedstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden spätestens drei Monate vor Eröffnung der Versammlung zugestellt.
- b) Die vorläufige Tagesordnung und die kommentierte vorläufige Tagesordnung für eine dringende außerordentliche Tagung enthalten nur Punkte, die mit dem Einladungsschreiben der außerordentlichen Tagung zur Prüfung vorgelegt wurden.
- c) Der Generalsekretär übermittelt den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern und den regionalen Organisationen so bald wie möglich, spätestens jedoch einen Monat vor Beginn der dringenden außerordentlichen Tagung der Versammlung, die Arbeitsdokumente zur vorläufigen Tagesordnung der dringenden Tagung.

**Artikel 4  
Stimmrecht**

§ 1 Vorbehaltlich der in Artikel 14 § 5, 26 § 7 und 40 § 4 Buchst. b) des Übereinkommens vorgesehenen Fälle verfügt jeder Mitgliedstaat, der an der Versammlung durch eine gemäß

11 shall apply:

- a) The calling notice, provisional agenda and annotated provisional agenda for an urgent extraordinary session shall be sent to Member States, Associate Members, the regional organisations and, with the agreement of the Member States, to selected non Member States and to the interested international organisations and associations no later than three months before the Assembly opens.
- b) The provisional agenda and annotated provisional agenda for an urgent extraordinary session shall only include items submitted for examination in the calling notice for the extraordinary session.
- c) The Secretary General shall send the working documents relating to the provisional agenda of the urgent session to the Member States, Associate Members and the regional organisations as soon as possible, but not less than one month before the urgent session of the Assembly opens.

**Article 4  
Right to vote**

§ 1 Subject to the cases provided for in Articles 14 § 5, 26 § 7 and 40 § 4 (b) of the Convention, each Member State represented at the Assembly by a delegation that is suitably vested with powers in

conformément à l'article 6, dispose d'une voix.	Artikel 6 gehörig ermächtigte Delegation vertreten ist, über eine Stimme.	accordance with Article 6 shall have one vote.
§ 2 Un État membre peut se faire représenter par un autre État membre ; toutefois, un État ne peut représenter plus d'un autre État.	§ 2 Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als einen anderen Staat vertreten.	§ 2 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than one other State.
§ 3 Sous réserve des cas prévus aux articles 14, § 5, 26, § 7, et 40, § 4, lettre b), de la Convention, une organisation régionale qui est représentée à l'Assemblée par une délégation dûment habilitée conformément à l'article 6 dispose, en ce qui concerne les matières délibérées relevant de sa compétence, d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également États membres de l'OTIF. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le titre IV de la Convention. Par ailleurs, les différents États membres qui sont également membres d'une organisation régionale, peuvent exercer leur droit de vote uniquement dans la mesure où les matières délibérées ne relèvent pas de la compétence de l'organisation régionale.	§ 3 Vorbehaltlich der in Artikel 14 § 5, 26 § 7 und 40 § 4 Buchst. b) des Übereinkommens vorgesehenen Fälle stehen einer regionalen Organisation, die durch eine gemäß Artikel 6 gehörig ermächtigte Delegation vertreten ist, in den beratenen Gegenständen, die in ihre Zuständigkeit fallen, so viele Stimmen zu, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der OTIF sind. Die regionale Organisation besitzt kein Stimmrecht hinsichtlich des Titels IV des Übereinkommens. Im Übrigen dürfen die einzelnen Mitgliedstaaten, die zugleich Mitglieder einer regionalen Organisation sind, ihr Stimmrecht nur insofern wahrnehmen, als die beratenen Gegenstände nicht in die Zuständigkeit der regionalen Organisation fallen.	§ 3 Subject to the cases provided for in Articles 14 § 5, 26 § 7 and 40 § 4 (b) of the Convention, a regional organisation which is represented by a delegation that has been suitably vested with powers in accordance with Article 6, shall enjoy in those matters under discussion that come within its competence the number of votes equal to those of its members which are also Member States of OTIF. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV of the Convention. Moreover, individual Member States that are also members of a regional organisation may only exercise their right to vote in so far as the matters under discussion do not come within the competence of the regional organisation.
<b>Article 5 Observateurs</b>	<b>Artikel 5 Beobachter</b>	<b>Article 5 Observers</b>
§ 1 Les représentants des membres associés ainsi que les représentants des États non membres et des organisations et associations internationales invités conformément à l'article 14, § 7, de la Convention ainsi que les personnes invitées par le Secrétaire général en raison de leurs compétences et de leur expertise dans les matières particulières discutées peuvent participer aux sessions de l'Assemblée avec voix	§ 1 Die Vertreter assoziierter Mitglieder sowie die Vertreter von Nichtmitgliedstaaten und internationalen Organisationen und Verbänden, die gemäß Artikel 14 § 7 des Übereinkommens eingeladen werden, sowie Personen, die vom Generalsekretär auf Grund ihrer Fachkompetenzen in Verbindung mit der Beratung besonderer Gegenstände eingeladen werden, können an den Tagungen der Versammlung mit beratender Stimme	§ 1 The representatives of Associate Members and the representatives of non Member States and international organisations and associations invited in accordance with Article 14 § 7 of the Convention as well as persons invited by the Secretary General on account of their specialist competencies in connection with the discussion of particular matters may attend sessions of the Assembly in an advisory capacity.

consultative.	teilnehmen.	§ 2 Observers shall receive the documents prepared for the Assembly, subject to any requirements concerning confidentiality.
§ 2 Les observateurs reçoivent les documents établis à l'intention de l'Assemblée, sous réserve des dispositions éventuelles pour préserver les documents confidentiels.	§ 2 Die Beobachter erhalten die für die Versammlung bestimmten Dokumente, vorbehaltlich allfälliger Maßnahmen zur Wahrung des Amtsgeheimnisses.	
<b>Article 6 Pouvoirs</b>	<b>Artikel 6 Vollmachten</b>	<b>Article 6 Powers</b>
§ 1 Pour participer aux délibérations, ainsi qu'aux votes de l'Assemblée, autres que ceux visés au § 2, les délégations des États membres et des organisations régionales doivent être dûment habilitées par les organes compétents.	§ 1 Zur Teilnahme an den Verhandlungen und an der Beschlussfassung in der Versammlung in anderen als den in § 2 genannten Fällen müssen die Delegationen der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen durch die zuständigen Organe gehörig ermächtigt sein.	§ 1 In order to participate in proceedings and in Assembly votes, other than as provided in § 2, delegations of the Member States and regional organisations shall be appropriately vested with powers by the competent organs.
§ 2 Pour participer aux votes de l'Assemblée concernant les modifications de la Convention, les délégations des États membres doivent être munies de pouvoirs spécifiques attribués nominativement par le chef de l'État, le chef du gouvernement, le ministre des Affaires étrangères ou le chef de l'autorité habilitée à délivrer ces pouvoirs. Dans ce dernier cas, le document de pouvoirs doit préciser que cette habilitation a été attribuée par le chef de l'État, le chef du gouvernement ou le ministre des Affaires étrangères. Les délégations des organisations régionales doivent être munies de pouvoirs délivrés par l'organe habilité à représenter l'organisation concernée vis-à-vis de l'extérieur.	§ 2 Zur Teilnahme an der Beschlussfassung in der Versammlung über Änderungen des Übereinkommens müssen die Delegationen der Mitgliedstaaten über entsprechende, auf den Namen lautende Vollmachten verfügen, die vom Staatsoberhaupt, vom Regierungschef, vom Minister für auswärtige Angelegenheiten oder vom Leiter der zur Ausstellung dieser Vollmachten ermächtigten Behörde ausgestellt sind. Im letztgenannten Fall muss aus der Vollmachtsurkunde hervorgehen, dass diese Befugnis vom Staatsoberhaupt, vom Regierungschef oder vom Minister für auswärtige Angelegenheiten übertragen worden ist. Die Delegationen der regionalen Organisationen müssen über Vollmachten verfügen, die von dem Organ ausgestellt sind, das befugt ist, die betreffende Organisation nach außen zu vertreten.	§ 2 In order to participate in Assembly votes concerning amendments to the Convention, delegations of Member States shall be vested with specific powers assigned by name by the Head of State, the Head of Government, the Minister for Foreign Affairs or the Head of the authority authorised to issue these powers. In the latter case, the letter of credentials shall indicate that the authorisation has been granted by the Head of State, the Head of Government or the Minister for Foreign Affairs. Delegations of regional organisations shall be vested with powers assigned by the organ that is competent to represent the Organisation externally.
§ 3 Les habilitations visées au § 1 et les pouvoirs visés au § 2 d'un État membre qui se fait	§ 3 Die Ermächtigungen gemäß § 1 und die Vollmachten gemäß § 2 eines Mitgliedstaates,	§ 3 The authorisations referred to in § 1 and the powers referred to in § 2 of a Member State



représenter à l'Assemblée par un autre État membre doivent émaner des organes mentionnés au § 2.

§ 4 Doit être jointe aux habilitations et aux pouvoirs qui ne sont pas rédigés dans l'une des langues de travail, une traduction dans l'une de ces langues de travail.

§ 5 Dès l'ouverture de la session de l'Assemblée ou au plus tard dans les 24 heures après l'ouverture, les délégations doivent déposer au Secrétariat les pouvoirs mentionnés à l'article 6, § 2 et 3.

#### **Article 7 Vérification des pouvoirs**

§ 1 Une commission de vérification des pouvoirs est constituée au début de chaque session de l'Assemblée. Elle se compose de cinq délégations des États membres ou des organisations régionales que l'Assemblée désigne sur proposition de son président. Chaque délégation dispose d'une voix.

§ 2 Dès l'ouverture de la session de l'Assemblée, la Commission examine si les pouvoirs répondent aux exigences de l'article 6, § 2 et 3 ; dans le cas de l'article 6, § 1, la Commission n'examine l'habilitation que lorsqu'une délégation a émis des doutes à ce sujet auprès du président de l'Assemblée.

§ 3 La Commission fait rapport à l'Assemblée dans les plus brefs délais. L'Assemblée prend note du rapport et décide, en cas de doutes, du droit de

der sich in der Versammlung durch einen anderen Mitgliedstaat vertreten lässt, müssen von den in § 2 genannten Organen ausgestellt werden.

§ 4 Den Ermächtigungen und Vollmachten, die nicht in einer der Arbeitssprachen ausgestellt sind, ist eine Übersetzung in einer der Arbeitssprachen beizufügen.

§ 5 Vor Eröffnung der Versammlung oder spätestens innerhalb von 24 Stunden nach der Eröffnung müssen die Delegationen beim Sekretariat die Vollmachten gemäß Artikel 6 § 2 und § 3 hinterlegen.

#### **Artikel 7 Prüfung der Vollmachten**

§ 1 Zu Beginn der Versammlung wird ein Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten bestellt. Er besteht aus fünf Delegationen der Mitgliedstaaten oder der regionalen Organisationen, die die Versammlung auf Vorschlag ihres Vorsitzes bezeichnet. Jede Delegation hat eine Stimme.

§ 2 Sobald die Versammlung eröffnet ist, prüft der Ausschuss, ob die Vollmachten den Anforderungen gemäß Artikel 6 § 2 und § 3 entsprechen; im Falle des Artikels 6 § 1 prüft der Ausschuss die Ermächtigungen nur, wenn von einer Delegation Zweifel an diesen gegenüber dem Vorsitz der Versammlung geäußert werden.

§ 3 Der Ausschuss erstattet der Versammlung so rasch wie möglich Bericht. Die Versammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und entscheidet

represented at the Assembly by another Member State shall be granted by the organs referred to in § 2.

§ 4 If the authorisations and powers are not drawn up in one of the working languages, a translation in one of the working languages shall be attached to them.

§ 5 Before the Assembly is opened or at the latest within 24 hours of the meeting being opened, delegations shall deposit the powers in accordance with Article 6 § 2 and § 3 with the Secretariat.

#### **Article 7 Verification of powers**

§ 1 A Credentials Committee shall be formed at the beginning of the Assembly. It shall be made up of five delegations of the Member States or of the regional organisations designated by the Assembly on the basis of a proposal from its Chair. Each delegation shall have one vote.

§ 2 When the Assembly is opened, the Committee shall check whether the powers are in conformity with the requirements of Article 6 §§ 2 and 3; in the case of Article 6 § 1, the Committee shall only examine the authorisations when a delegation has expressed doubts about it to the Chair of the Assembly.

§ 3 The Committee shall report to the Assembly as soon as possible. The Assembly shall note the report and shall, in case of doubt, take a decision

<p>vote.</p> <p>§ 4 En attendant que l'Assemblée statue sur leurs pouvoirs, les délégations ont le droit de participer aux travaux à titre provisoire.</p>	<p>in Zweifelsfällen über das Stimmrecht.</p> <p>§ 4 Bis zum Beschluss der Versammlung über ihre Vollmachten können die Delegationen an den Arbeiten vorläufig teilnehmen.</p>	<p>on the right to vote.</p> <p>§ 4 Pending the Assembly's decision concerning their powers, delegations shall be entitled to participate in the work on a provisional basis.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 8</b> <b>Secrétariat</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 8</b> <b>Sekretariat</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 8</b> <b>Secretariat</b></p>
<p>§ 1 Le Secrétariat est chargé de préparer, de recevoir, de traduire et de distribuer les documents de l'Assemblée (articles 10, 11 et 16), d'assurer l'interprétation des discours prononcés au cours des séances (article 25), de rédiger et de distribuer les actes issus de l'Assemblée (article 23) et le procès-verbal (article 24), de garder et de conserver sous la forme qui convient les documents dans les archives de l'OTIF et, d'une manière générale, d'exécuter toute autre tâche que l'Assemblée peut lui confier.</p>	<p>§ 1 Das Sekretariat ist verantwortlich für die Vorbereitung, den Empfang, die Übersetzung und die Verteilung der Dokumente der Versammlung (Artikel 10, 11 und 16) sowie für die Verdolmetschung der bei den Tagungen gehaltenen Redebeiträge (Artikel 25); es erstellt und verteilt die Akte der Versammlung (Artikel 23) und die Niederschrift (Artikel 24); verwahrt und bewahrt die Dokumente in den Archiven der OTIF und nimmt im Allgemeinen alle anderen Aufgaben wahr, die ihm von Versammlung übertragen werden können.</p>	<p>§ 1 The Secretariat shall prepare, receive, translate and distribute documents for the Assembly (Articles 10, 11 and 16) and interpret speeches made at meetings (Article 25); prepare and circulate the Record of the Assembly (Article 23) and Minutes (Article 24); have custody and proper preservation of the documents in OTIF's archives and, generally, perform all other work which the Assembly may require.</p>
<p>§ 2 Le Secrétaire général ou les membres du Secrétariat qu'il a désignés participent aux délibérations de l'Assemblée et de ses commissions avec voix consultative.</p>	<p>§ 2 Der Generalsekretär oder die von ihm bezeichneten Mitglieder des Sekretariats nehmen an den Beratungen der Versammlung und ihrer Ausschüsse mit beratender Stimme teil.</p>	<p>§ 2 The Secretary General or the members of the Secretariat designated by him shall take part in the discussions of the Assembly and its Committees in an advisory capacity.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 9</b> <b>Non-publicité des séances</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 9</b> <b>Nichtöffentlichkeit der Sitzungen</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 9</b> <b>Non-public nature of sessions</b></p>
<p>À moins que l'Assemblée n'en décide autrement, ses séances et celles de ses organes subsidiaires ne sont pas ouvertes au public.</p>	<p>Sofern die Versammlung nichts anderes beschließt, sind ihre Sitzungen und die Sitzungen ihrer Hilfsorgane nicht öffentlich.</p>	<p>Unless the Assembly decides otherwise, its sessions and those of its subsidiary organs shall not be open to the public.</p>

<b>Article 10</b> <b>Ordre du jour provisoire</b>	<b>Artikel 10</b> <b>Vorläufige Tagesordnung</b>	<b>Article 10</b> <b>Provisional agenda</b>
§ 1 L'ordre du jour provisoire est préparé par le Secrétaire général.	§ 1 Die vorläufige Tagesordnung wird vom Generalsekretär vorbereitet.	§ 1 The provisional agenda shall be prepared by the Secretary General.
§ 2 L'ordre du jour provisoire de chaque session de l'Assemblée comprend : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les points dont l'inscription a été demandée par une Assemblée précédente ;</li> <li>b) les points proposés par les organes visés à l'article 13, § 1, lettres b) à g), de la Convention ;</li> <li>c) les points notifiés conformément au § 3 dont l'inscription a été demandée par un État membre ou une organisation régionale.</li> </ul>	§ 2 Die vorläufige Tagesordnung der Versammlung enthält: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Punkte, deren Eintragung von einer vorangegangenen Versammlung verlangt wurde;</li> <li>b) Punkte, die von den in Artikel 13 § 1 Buchst. b) bis g) des Übereinkommens genannten Organen vorgeschlagen wurden;</li> <li>c) Punkte, deren Eintragung ein Mitgliedstaat oder eine regionale Organisation beantragt hat und die gemäß § 3 mitgeteilt wurden.</li> </ul>	§ 2 The provisional agenda for the Assembly shall include: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) items requested for inclusion by a previous Assembly;</li> <li>b) items suggested by the organs referred to in Article 13 § 1, letters b) to g) of the Convention;</li> <li>c) items notified in accordance with § 3 that a Member State or a regional organisation has requested to be placed on the agenda.</li> </ul>
§ 3 L'inscription à l'ordre du jour d'une question supplémentaire peut être demandée par un État membre ou une organisation régionale au plus tard 16 semaines avant l'ouverture de la session de l'Assemblée. Dans ce cas, le Secrétaire général adresse la version adaptée de l'ordre du jour provisoire aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales au plus tard 14 semaines avant l'ouverture de la session. Toute demande d'inscription d'un point supplémentaire doit être accompagnée de brèves explications à son sujet.	§ 3 Ein Mitgliedstaat oder eine regionale Organisation kann spätestens 16 Wochen vor der Eröffnung der Versammlung die Aufnahme eines zusätzlichen Punktes in die Tagesordnung beantragen. In diesem Fall stellt der Generalsekretär die entsprechend angepasste vorläufige Tagesordnung den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern und den regionalen Organisationen spätestens 14 Wochen vor Eröffnung der Versammlung zu. Dem Antrag auf Hinzufügen zusätzlicher Tagesordnungspunkte ist eine kurze Erläuterung beizufügen.	§ 3 A Member State or a regional organisation may request not less than 16 weeks before the Assembly opens to place other business on the agenda. In this case, the Secretary General shall send the adapted version of the provisional agenda to the Member States, Associate Members and the regional organisations not less than 14 weeks before the Assembly opens. A request for an additional item shall contain a brief explanation of the proposed item.
§ 4 L'ordre du jour provisoire est soumis pour adoption ou modification à l'Assemblée au début de la session. L'élection du président et	§ 4 Die vorläufige Tagesordnung wird der Versammlung zu Beginn der Tagung zur Annahme oder Änderung vorgelegt. Die Wahl	§ 4 The provisional agenda shall be submitted to the Assembly at the beginning of its session for adoption or amendment. As a rule, the first item

des vice-présidents constitue, en général, le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session.

- § 5 Lorsque le délai prévu au § 3 est écoulé, l'adjonction de nouveaux points à l'ordre du jour ou la suppression de points de l'ordre du jour ne peut être décidée qu'à l'unanimité des délégations habilitées à voter.

**Article 11**  
**Documents de travail**

- § 1 Le Secrétaire général adresse les documents de travail qui se rapportent à l'ordre du jour provisoire de la session de l'Assemblée, à l'exception des points visés à l'article 10, § 2, lettre c), aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales au plus tard 16 semaines avant l'ouverture de la session de l'Assemblée. Ce délai est de 8 semaines pour les documents de travail concernant l'élection du Secrétaire général, le rapport d'activités du Comité administratif et la composition du Comité administratif.

- § 2 Tout État membre ou organisation régionale qui soumet une demande selon l'article 10, § 2, lettre c) envoie au Secrétaire général, dans au moins une des langues de travail, un document de travail sur le point d'ordre du jour proposé au minimum 16 semaines avant l'ouverture de la session de l'Assemblée. Ce délai est de 12 semaines si le document est soumis dans les trois langues de travail. Le Secrétaire général produit la ou les traductions vers la ou les autres langues de travail et envoie les documents de

des Vorsitzes und stellvertretenden Vorsitzes bildet in der Regel den ersten Punkt der vorläufigen Tagesordnung.

- § 5 Nach Ablauf der in § 3 vorgegebenen Frist oder bei Eröffnung einer Tagung kann die Aufnahme neuer Punkte in die Tagesordnung oder die Streichung bestehender Punkte von der Tagesordnung nur durch einstimmigen Beschluss aller stimmberechtigten Delegationen erfolgen.

**Artikel 11**  
**Arbeitsdokumente**

- § 1 Die Arbeitsdokumente zu den Punkten der vorläufigen Tagesordnung der Tagung der Versammlung mit Ausnahme der in Artikel 10 § 2 Buchst. c) genannten Fälle werden den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern und den regionalen Organisationen spätestens 16 Wochen vor Eröffnung der Versammlung vom Generalsekretär zugestellt. Die Frist beträgt 8 Wochen für Arbeitsdokumente zur Wahl des Generalsekretärs, zum Bericht über die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses und zur Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses.

- § 2 Ein Mitgliedstaat oder eine regionale Organisation, der/die gemäß Artikel 10 § 2 Buchst. c) einen Antrag stellt, hat dem Generalsekretär mindestens in einer Arbeitssprache spätestens 16 Wochen vor Tagungsbeginn ein Arbeitsdokument zu dem vorgeschlagenen Tagesordnungspunkt zu übermitteln. Die Frist beträgt 12 Wochen, wenn das Dokument in allen drei Arbeitssprachen vorliegt. Der Generalsekretär hat dafür zu sorgen, dass Übersetzung(en) in die andere(n)

on the provisional agenda shall be the election of the Chair and Vice-Chair.

- § 5 After the deadline prescribed in § 3, or when a session is opened, new items may be added to the agenda, or existing items deleted from it, only with the unanimous agreement of delegations with the right to vote.

**Article 11**  
**Working documents**

- § 1 The Secretary General shall prepare and send the working documents relating to the provisional agenda of the session of the Assembly, except items referred to in Article 10 § 2, letter c), to the Member States, Associate Members and the regional organisations no later than 16 weeks before the Assembly opens. The period shall be 8 weeks for working documents concerning the election of a Secretary General, the report on the activities of the Administrative Committee and the election of the members of the Administrative Committee.

- § 2 As a general rule, a Member State or a regional organisation that submits a request in accordance with Article 10 § 2, letter c) shall send the Secretary General, in at least one of the working languages, a working document on the proposed agenda item no later than 16 weeks before the Assembly opens. The period shall be 12 weeks if the document is submitted in all three working languages. The Secretary General shall provide translation(s) into the other working language(s) and send the working

travail aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales au moins 10 semaines avant l'ouverture de la session.

**Article 12**  
**Présidence**

§ 1 Sous réserve de l'article 3, § 4, à l'ouverture de chaque session de l'Assemblée, le président de la session précédente de l'Assemblée ou, en son absence, le délégué de son pays, préside la séance d'ouverture jusqu'à l'élection du nouveau président et des vice-présidents. Si aucun délégué du pays, dont le président de la session précédente de l'Assemblée est un ressortissant, n'est présent, l'un des vice-présidents de la session précédente dans l'ordre alors déterminé par l'Assemblée ou, en son absence, le délégué de son pays, préside la séance d'ouverture.

§ 2 La présidence et la vice-présidence de l'Assemblée ne doivent, en principe, pas être assumées par des délégués :

- des États membres dont les ressortissants ont été élus à la présidence d'une des trois dernières sessions de l'Assemblée,
- de l'État membre qui assume la présidence du Comité administratif,

Arbeitsprache(n) angefertigt werden und dass die Arbeitsdokumente spätestens 10 Wochen vor Tagungsbeginn an alle Mitgliedstaaten, assoziierten Mitglieder und regionalen Organisationen verschickt werden.

**Artikel 12**  
**Vorsitz**

§ 1 Vorbehaltlich des Artikels 3 § 4 führt bei Eröffnung der Versammlung der Vorsitz der vorangegangenen Versammlung, oder in seiner Abwesenheit der/die Delegierte seines/ihrer Landes, den Vorsitz der Eröffnungssitzung bis zur Wahl des neuen Vorsitzes sowie des stellvertretenden Vorsitzes. Sind keine Delegierten des Landes, dessen Staatsangehörigkeit der Vorsitz der vorangegangenen Versammlung hatte, anwesend, führt den Vorsitz der Eröffnungssitzung ein stellvertretender Vorsitz der vorangegangenen Versammlung in der von der Versammlung damals bestimmten Reihenfolge, oder in seiner/ihrer Abwesenheit der/die Delegierte seines/ihrer Landes.

§ 2 Grundsätzlich sollen zum Vorsitz der Versammlung und zum stellvertretenden Vorsitz nicht gewählt werden Delegierte:

- der Mitgliedstaaten, deren Staatsangehörige in einer der drei vorangegangenen Tagungen der Versammlung zum Vorsitz gewählt wurden,
- des Mitgliedstaates, der den Vorsitz im Verwaltungsausschuss führt,

documents to the Member States, Associate Members and the regional organisations not less than 10 weeks before the opening of the meeting.

**Article 12**  
**Chair**

§ 1 Subject to Article 3 § 4, when each Assembly is opened, the Chair of the previous Assembly or, in his absence, the delegate of his/her country, shall chair the opening session of the meeting until the new Chair and the Vice-Chair are elected. If no delegates from the country of which the Chair of the previous Assembly was a national is present, one of the Vice-Chairs of the previous Assembly, or, in his/her absence, the delegate from his/her country, shall chair the opening session in the order decided upon previously by the Assembly.

§ 2 The Chair and Vice-Chair of the Assembly shall not, in principle, be assumed by delegates:

- of Member States whose nationals were elected to chair one of the preceding three sessions of the Assembly,
- of the Member State that chairs the Administrative Committee,

<p>- de l'État membre, dont un ressortissant est le Secrétaire général.</p>	<p>- des Mitgliedstaates, dessen Staatsangehörigkeit der Generalsekretär hat.</p>	<p>- of the Member State of which the Secretary General is a national.</p>
<p>§ 3 Le président élu par l'Assemblée et, en son absence, l'un des vice-présidents dans l'ordre déterminé par l'Assemblée, préside les séances.</p>	<p>§ 3 Der von der Versammlung gewählte Vorsitz, oder während seiner Abwesenheit ein stellvertretender Vorsitz in der von der Versammlung bestimmten Reihenfolge, führt den Vorsitz.</p>	<p>§ 3 The Chair elected by the Assembly or, in his/her absence, one of the Vice-Chairs, shall chair the sessions in the order decided upon by the Assembly.</p>
<p>§ 4 Outre l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu du présent règlement intérieur, le président dirige les débats, assure l'application du présent règlement intérieur, donne la parole, dirige les votes et proclame les décisions.</p>	<p>§ 4 Abgesehen von den Befugnissen, die ihm diese Geschäftsordnung einräumt, leitet der Vorsitz die Verhandlungen, gewährleistet die Anwendung dieser Geschäftsordnung, erteilt das Wort, leitet die Abstimmungen und verkündet die Entscheidungen.</p>	<p>§ 4 In addition to exercising the powers conferred upon him/her by virtue of the Rules of Procedure, the Chair shall conduct proceedings, ensure that the Rules of Procedure are applied, give the floor, direct the votes and announce decisions.</p>
<p>§ 5 Le président statue sur toute question relative à l'application du présent règlement intérieur. Si une délégation appelle de la décision du président, l'appel est mis aux voix. Si elle n'est pas infirmée à la majorité conformément à l'article 21, § 1, la décision du président est maintenue.</p>	<p>§ 5 Der Vorsitz entscheidet über alle Fragen betreffend die Anwendung dieser Geschäftsordnung. Ficht eine Delegation seine Entscheidung an, so wird darüber abgestimmt. Die Entscheidung des Vorsitzes bleibt aufrecht, wenn sie nicht von der Mehrheit gemäß Artikel 21 § 1 abgelehnt wird.</p>	<p>§ 5 The Chair shall decide all questions concerning application of the Rules of Procedure. If a delegation disputes the Chair's decision, a vote shall be taken. The Chair's decision shall stand if a majority in accordance with Article 21 § 1 does not oppose it.</p>
<p><b>Article 13</b> <b>Bureau</b></p>	<p><b>Artikel 13</b> <b>Büro</b></p>	<p><b>Article 13</b> <b>Bureau</b></p>
<p>§ 1 Le président et les vice-présidents de l'Assemblée forment, avec les présidents des commissions, le Bureau de l'Assemblée. Le Secrétaire général ou un membre du Secrétariat qu'il a désigné assiste aux réunions du Bureau avec voix consultative.</p>	<p>§ 1 Der Vorsitz und stellvertretende Vorsitz der Versammlung bilden mit den Vorsitzen der Ausschüsse das Büro der Versammlung. Der Generalsekretär oder ein von ihm bezeichnetes Mitglied des Sekretariats nimmt mit beratender Stimme an den Sitzungen des Büros teil.</p>	<p>§ 1 The Chair and Vice-Chair of the Assembly shall, with the Chairs of the Committees, form the bureau of the Assembly. The Secretary General or a member of the Secretariat designated by him shall attend the meetings of the bureau in an advisory capacity.</p>
<p>§ 2 Le cas échéant, le Bureau assiste le président dans la conduite et la coordination des travaux.</p>	<p>§ 2 Erforderlichenfalls unterstützt das Büro den Vorsitz bei der Leitung und Koordinierung der Arbeiten.</p>	<p>§ 2 If necessary, the bureau shall assist the Chair in conducting and co-coordinating the work.</p>

**Article 14**  
**Commissions**

- § 1 Outre la Commission de vérification des pouvoirs prévue à l'article 7, l'Assemblée désigne une commission de rédaction et, le cas échéant, toute autre commission qu'elle juge nécessaire. Elle les constitue et en fixe les attributions.
- § 2 Chaque commission peut instituer une ou plusieurs sous-commissions pour l'étude de questions spéciales.
- § 3 Les commissions et sous-commissions se conforment aux dispositions du présent règlement intérieur dans la mesure où elles leur sont applicables.
- § 4 Les conclusions des commissions sont portées à la connaissance du Secrétariat et des délégués, si possible par écrit et avant la séance plénière au cours de laquelle elles sont discutées. Dans le cas contraire, les présidents des commissions en donnent un compte rendu verbal.

**Article 15**  
**Conduite des délibérations**

- § 1 Le président donne la parole en principe dans l'ordre où elle a été demandée.
- § 2 En général, la parole ne doit pas être accordée une seconde fois à une délégation sur une même question, sauf pour répondre à une question, avant que toutes les délégations désirant parler aient pu s'exprimer.

**Artikel 14**  
**Ausschüsse**

- § 1 Außer dem Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten gemäß Artikel 7 bestellt die Versammlung einen Redaktionsausschuss und erforderlichenfalls weitere Ausschüsse. Sie bestimmt deren Zusammensetzung und Aufgaben.
- § 2 Jeder Ausschuss kann zur Prüfung besonderer Fragen Unterausschüsse einsetzen.
- § 3 Die Ausschüsse und Unterausschüsse beachten die Bestimmungen dieser Geschäftsordnung, soweit sie auf sie anwendbar sind.
- § 4 Die Schlussfolgerungen der Ausschüsse werden dem Sekretariat und den Delegierten nach Möglichkeit schriftlich vor der Plenarsitzung mitgeteilt, in der sie beraten werden. Andernfalls erstatten die Vorsitze der Ausschüsse einen mündlichen Bericht.

**Artikel 15**  
**Leitung der Verhandlungen**

- § 1 Der Vorsitz erteilt das Wort grundsätzlich in der Reihenfolge der Wortmeldungen.
- § 2 Solange nicht alle Delegationen, die sich zu demselben Gegenstand zu Wort gemeldet haben, haben sprechen können, wird im Allgemeinen einer Delegation das Wort ein zweites Mal nur zur Beantwortung einer Frage erteilt.

**Article 14**  
**Committees**

- § 1 In addition to the Credentials Committee provided for in Article 7, the Assembly shall designate an Editorial Committee and, if necessary, other Committees. It shall compose them and lay down their tasks.
- § 2 Each Committee may set up one or more sub-committees to examine particular questions.
- § 3 Committees and sub-committees shall conform to the requirements of these Rules of Procedure in so far as they are applicable to them.
- § 4 The Committees' conclusions shall be brought to the attention of the Secretariat and delegates, if possible in writing, and before the plenary session during which they are discussed. Otherwise, the Committee Chairs shall give a verbal account.

**Article 15**  
**Conducting proceedings**

- § 1 In principle, the Chair shall give the floor in the order in which it is requested.
- § 2 In general, a delegation shall not be given the floor a second time, except to reply to a question, until all those delegations wishing to speak on the same question have done so.

§ 3 En séance plénière, le président d'une commission peut bénéficier d'un tour de priorité pour expliquer les conclusions de l'organe qu'il préside.

#### Article 16

##### Propositions relatives aux points à l'ordre du jour

§ 1 Tout État membre, toute organisation régionale, le Secrétaire général et les observateurs peuvent soumettre des propositions. Les suggestions soumises par des observateurs sont considérées comme des propositions pouvant être mises aux voix à condition qu'elles soient appuyées par un État membre ou une organisation régionale disposant du droit de vote en vertu de l'article 4.

§ 2 Les propositions concernant un point de l'ordre du jour doivent être rédigées dans l'une des langues de travail au moins et sont normalement soumises par écrit au Secrétaire général au minimum 8 semaines avant l'ouverture de la session de l'Assemblée. Lorsque les propositions sont établies dans toutes les langues de travail, elles doivent être soumises 5 semaines au moins avant l'ouverture de la session. Le Secrétaire général transmet les propositions aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales dans toutes les langues de travail 4 semaines au moins avant l'ouverture de la session.

§ 3 Après expiration du délai prévu au § 2 ou à l'ouverture d'une session de l'Assemblée, d'autres propositions peuvent être soumises dans au moins une des langues de travail. Les propositions présentées pendant la session le sont en principe par écrit dans une des langues

§ 3 In der Plenarsitzung kann dem Vorsitz eines Ausschusses das Wort vorrangig erteilt werden, wenn er dessen Schlussfolgerungen erläutert.

#### Artikel 16

##### Anträge zu den Tagesordnungspunkten

§ 1 Anträge können von jedem Mitgliedstaat, jeder regionalen Organisation, dem Generalsekretär oder einem Beobachter unterbreitet werden. Vorschläge von Beobachtern können als Anträge zur Abstimmung gebracht werden, wenn sie von einem Mitgliedstaat oder einer regionalen Organisation mit Stimmrecht gemäß Artikel 4 unterstützt werden.

§ 2 Anträge zu auf der Tagesordnung stehenden Punkten müssen in mindestens einer der Arbeitssprachen verfasst werden und sind dem Generalsekretär in der Regel spätestens acht Wochen vor Eröffnung der Versammlung zu unterbreiten. In allen Arbeitssprachen ausgearbeitete Anträge können bis spätestens fünf Wochen vor Eröffnung der Versammlung eingereicht werden. Der Generalsekretär hat die Anträge in allen Arbeitssprachen spätestens vier Wochen vor Eröffnung der Versammlung an alle Mitgliederstaaten, assoziierten Mitglieder und regionalen Organisationen zu verschicken.

§ 3 Nach Ablauf der in § 2 vorgeschriebenen Frist oder zu Beginn der Versammlung können weitere Anträge in mindestens einer der Arbeitssprachen eingereicht werden. Anträge, die während der Tagung gestellt werden, sind grundsätzlich schriftlich einzureichen. Derartige

§ 3 In a plenary session, the Chair of a Committee may have priority in taking the floor in order to explain the conclusions of the organ he chairs.

#### Article 16

##### Proposals on the agenda items

§ 1 Proposals may be submitted by any Member State, regional organisation, the Secretary General or an observer. Suggestions by observers shall be considered as proposals for a vote provided they are supported by a Member State or a regional organisation having voting rights in accordance with Article 4.

§ 2 Proposals regarding an item included on the agenda shall be made in at least one of the working languages and shall normally be submitted in writing to the Secretary General not less than 8 weeks before the Assembly opens. Where the proposals are made in all the working languages, they shall be submitted not less than 5 weeks before the Assembly opens. The Secretary General shall circulate the proposals to the Member States, Associate Members and the regional organisations in all the working languages not less than 4 weeks before the Assembly opens.

§ 3 After the deadline prescribed in § 2 or when the Assembly is opened further proposals may be submitted in at least one of the working languages. In principle, proposals submitted during the meeting shall be submitted in writing. Such written proposals shall be submitted to the



de travail. Ces propositions sont soumises au Secrétaire général qui en assure si possible la traduction avant leur mise en délibération, de façon à ce qu'elles puissent être distribuées aux délégations dans les délais les plus brefs. Le président en donne lecture.

**Article 17**  
**Examen des propositions et vote**

- § 1 Si une même question fait l'objet de plusieurs propositions, le président décide de leur ordre de discussion et de mise au vote, en commençant, en principe, par la proposition qui s'éloigne le plus du texte de base, ou, en l'absence de texte de base, de la proposition originale.
- § 2 Lorsqu'une proposition fait l'objet d'un amendement, l'amendement est discuté et mis aux voix avant la proposition elle-même. Lorsqu'une proposition fait l'objet de deux ou plusieurs amendements, le vote porte d'abord sur celui qui, de l'avis du président, s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition originale. Si l'Assemblée n'adopte aucun amendement, le vote a lieu sur la proposition originale.

Anträge sind an den Generalsekretär zu richten, der, wenn möglich, noch vor Beginn der Diskussion Übersetzungen anfertigen lässt, so dass sie den Delegationen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden können. Der Vorsitz verliest sie.

**Artikel 17**  
**Prüfung der Anträge und Abstimmung**

- § 1 Sind zu einer bestimmten Frage mehrere Anträge gestellt worden, so bestimmt der Vorsitz die Reihenfolge, in der über sie beraten und abgestimmt wird, wobei grundsätzlich mit dem Antrag begonnen wird, der sich am weitesten vom Ausgangstext oder, wenn ein Ausgangstext nicht vorliegt, vom ursprünglichen Antrag entfernt.
- § 2 Bildet ein Antrag den Gegenstand eines Änderungsantrages, so wird über diesen zuerst beraten und abgestimmt. Bildet ein Antrag den Gegenstand von zwei oder mehreren Änderungsanträgen, wird zuerst über denjenigen abgestimmt, der nach Meinung des Vorsitzes in materieller Hinsicht am weitesten vom ursprünglichen Antrag abweicht. Nimmt die Versammlung keinen Änderungsantrag an, so wird über den ursprünglichen Antrag abgestimmt.

Secretary General, who should ensure translation, if possible, before the discussion in order that they can be made available to delegations as soon as possible. The Chair shall read them out.

**Article 17**  
**Examination of proposals and voting**

- § 1 If several proposals are submitted on the same question, the Chair shall decide the order in which they are discussed and put to the vote, beginning, in principle, with the proposal that differs the most from the base text, or, in the absence of a base text, from the original proposal.
- § 2 If a proposal is the subject of an amendment, the amendment shall be discussed and put to the vote before the proposal itself. If a proposal is the subject of two or more amendments, the vote shall first take place on the amendment which, in the Chair's opinion, differs the most, with regard to its substance, from the original proposal. If the Assembly does not adopt any amendment, the vote shall take place on the original proposal.

§ 3 Lorsqu'une proposition peut être subdivisée, chaque partie peut, avec l'accord de l'auteur de la proposition, être discutée et mise aux voix séparément. Après l'approbation de ses différentes parties, l'ensemble de la proposition doit être mis aux voix en bloc.

§ 4 Le président de l'Assemblée et les présidents des commissions doivent mettre à disposition de la Commission de rédaction des exemplaires écrits des propositions adoptées.

**Article 18**  
**Motions d'ordre**

Les délégations peuvent, à tout moment, présenter des motions d'ordre à condition que celles-ci ne traitent pas du fond de la question en discussion. Le président prend immédiatement une décision. Si une délégation appelle de la décision du président, l'appel est mis aux voix. Si elle n'est pas infirmée à la majorité conformément à l'article 21, § 1, la décision du président est maintenue.

**Article 19**  
**Remise en discussion de propositions déjà examinées**

Une proposition adoptée ou rejetée ne peut être réexaminée que si l'Assemblée le décide. Dans ce cas, le principe d'un nouvel examen doit être approuvé par un vote effectué de la même manière que le scrutin précédemment appliqué pour l'adoption ou le rejet de la proposition en cause, conformément à l'article 21.

§ 3 Kann ein Antrag unterteilt werden, so kann mit Zustimmung des Antragstellers über jeden Teil gesondert beraten und abgestimmt werden. Nach Annahme der einzelnen Teile muss über den Antrag insgesamt abgestimmt werden.

§ 4 Der Vorsitz der Versammlung und die Vorsitze der Ausschüsse haben dem Redaktionsausschuss schriftliche Ausfertigungen der angenommenen Anträge zur Verfügung zu stellen.

**Artikel 18**  
**Ordnungsanträge**

Die Delegationen können während der Beratungen jederzeit Ordnungsanträge stellen. Diese dürfen keine materiellen Fragen behandeln. Der Vorsitz entscheidet unverzüglich. Wird die Entscheidung des Vorsitzes angefochten, so wird darüber abgestimmt. Die Entscheidung des Vorsitzes bleibt aufrecht, wenn sie nicht von der Mehrheit gemäß Artikel 21 § 1 abgelehnt wird.

**Artikel 19**  
**Wiedererwägung von Anträgen**

Ein angenommener oder abgelehnter Antrag kann nur dann erneut geprüft werden, wenn die Versammlung es beschließt. Über die erneute Prüfung ist in diesem Fall grundsätzlich nach demselben Abstimmungsverfahren zu entscheiden, das für die Annahme oder Ablehnung des betreffenden Antrags gemäß Artikel 21 angewendet wurde.

§ 3 If a proposal can be separated into different parts, with the agreement of the author of the proposal, each part may be discussed and voted on separately. Once the different parts have been adopted, a vote shall be taken on the proposal as a whole.

§ 4 The Chair of the Assembly and the chairs of the Committees shall provide the Editorial Committee with written copies of the proposals adopted.

**Article 18**  
**Motions of order**

Delegations may, at any time, submit motions of order, provided they do not concern the substance of the question being dealt with. The Chair shall take a decision immediately. If the Chair's decision is disputed, a vote shall be taken. The Chair's decision shall stand if it is not rejected by a majority in accordance with Article 21 § 1.

**Article 19**  
**Rediscussion of proposals**

A proposal that has been adopted or rejected may only be examined again if the Assembly so decides. In this event, re-examination of the proposal shall be decided using the same voting procedure as was used for the adoption or rejection of the proposal in question in accordance with Article 21.

**Article 20**  
**Quorum**

- § 1 Le quorum est atteint lorsque la majorité des États membres ayant droit à participer aux prises de décisions sont représentés soit par leur propre délégation, soit par la délégation d'un autre État membre. Lors de la détermination du quorum, les États membres qui, en vertu de l'article 14, § 5, de la Convention, n'ont pas le droit de vote ou dont le droit de vote est suspendu en vertu de l'article 26, § 7, ou de l'article 40, § 4, lettre b), de la Convention ne sont pas pris en compte.
- § 2 Aux fins de la détermination du quorum pour un point d'ordre du jour portant sur une question relevant de la compétence d'une organisation régionale d'intégration économique, cette organisation compte pour le nombre de voix dont elle dispose en vertu de l'article 4, § 2.
- § 3 Avant d'aborder chaque nouveau point de l'ordre du jour, le président détermine si le quorum est atteint ou non pour ce point de l'ordre du jour et en informe l'Assemblée, nonobstant le fait que cela puisse changer avant chaque vote.

**Article 21**  
**Règles de vote**

- § 1 Le vote au sein de l'Assemblée est régi par l'article 14, § 4 à 6, de la Convention et aux dispositions suivantes.

**Artikel 20**  
**Quorum**

- § 1 Die Versammlung ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der beschlussberechtigten Mitgliedstaaten entweder durch eine eigene Delegation oder die Delegation eines anderen Mitgliedstaates vertreten ist. Bei der Feststellung der Beschlussfähigkeit werden Mitgliedstaaten, die kein Stimmrecht gemäß Artikel 14 § 5 des Übereinkommens haben oder deren Stimmrecht gemäß Artikel 26 § 7 oder 40 § 4 Buchst. b) des Übereinkommens ausgesetzt ist, nicht berücksichtigt.
- § 2 Zum Zweck der Feststellung des Quorums für einen Tagesordnungspunkt, dessen Verhandlungsgegenstand in der Zuständigkeit einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration liegt, wird die Anzahl der Stimmen der Organisation in Übereinstimmung mit Artikel 4 § 3 bestimmt.
- § 3 Zu Beginn jedes neuen Tagesordnungspunktes ermittelt der Vorsitz das Quorum und teilt der Versammlung mit, ob sie für die Zwecke dieses Punktes beschlussfähig ist oder nicht, ungeachtet dessen, dass sich dies vor jeder Abstimmung ändern kann.

**Artikel 21**  
**Abstimmungsregeln**

- § 1 Das Abstimmungsverfahren in der Versammlung richtet sich nach Artikel 14 §§ 4 bis 6 des Übereinkommens und folgenden Bestimmungen:

**Article 20**  
**Quorum**

- § 1 There shall be a quorum in the Assembly when a majority of the Member States entitled to take part in decision making are represented either by their own delegation or by the delegation of another Member State. In deciding whether there is a quorum, account shall not be taken of Member States that do not have a right to vote in accordance with Article 14 § 5 of the Convention or whose right to vote in accordance with Article 26 § 7 or 40 § 4 (b) has been suspended.
- § 2 For the purpose of determining a quorum for an agenda item on a matter within the competence of a regional organisation, that organisation shall be counted to the extent of the number of votes it is entitled to cast in accordance with Article 4 § 3.
- § 3 At the start of each new agenda item, the Chair shall determine and inform the Assembly whether or not the meeting is quorate for the purpose of that item, notwithstanding that this may change prior to any vote.

**Article 21**  
**Voting procedure**

- § 1 Voting in the Assembly shall take place in accordance with Article 14 §§ 4 to 6 of the Convention and with the following rules:

<p>§ 2 En principe, l'Assemblée prend ses décisions à la majorité du nombre total de voix dûment représentées dans la salle au moment du vote.</p>	<p>§ 2 Grundsätzlich fasst die Versammlung ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung im Sitzungssaal insgesamt ordnungsgemäß vertretenen Stimmen.</p>	<p>§ 2 In principle, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the total number of votes duly represented in the meeting room at the time of the vote.</p>
<p>§ 3 L'Assemblée prend ses décisions à la majorité des deux tiers du nombre total de voix dûment représentées dans la salle au moment du vote lorsque celui-ci porte :</p>	<p>§ 3 Die Versammlung entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der bei der Abstimmung im Sitzungssaal insgesamt ordnungsgemäß vertretenen Stimmen</p>	<p>§ 3 Decisions of the Assembly shall be taken by a majority of two-thirds of the total number of votes duly represented in the meeting room at the time of the vote</p>
<p>a) sur la fixation, par période de six ans, du montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'OTIF durant chaque période budgétaire ; à défaut sur l'émission, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses ;</p>	<p>a) über die Festsetzung des Höchstbetrages, den die Ausgaben der OTIF in jeder Haushaltsperiode innerhalb eines Zeitraumes von sechs Jahren erreichen dürfen, andernfalls über Richtlinien, die sie für einen Zeitraum von höchstens sechs Jahren für die Begrenzung dieser Ausgaben gibt;</p>	<p>a) on fixing, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of OTIF may reach in each budgetary period, or else on directives relating to the limitation of this expenditure that it shall issue for a period of not more than six years;</p>
<p>b) sur la fixation du siège de l'OTIF à un autre endroit (article premier, § 2, de la Convention) ;</p>	<p>b) über die Verlegung des Sitzes der OTIF (Artikel 1 § 2 des Übereinkommens);</p>	<p>b) on the relocation of the OTIF headquarters (Article 1 § 2 of the Convention);</p>
<p>c) sur l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6, 2<sup>e</sup> phrase, de la Convention) ;</p>	<p>c) über die Einführung weiterer Arbeitssprachen (Artikel 1 § 6, 2. Satz des Übereinkommens);</p>	<p>c) on the introduction of other working languages (Article 1 § 6, 2nd sentence of the Convention);</p>
<p>d) sur la reprise d'autres attributions par l'OTIF (article 4, § 1, de la Convention) ainsi que sur le transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2, de la Convention) ;</p>	<p>d) über die Übernahme weiterer Aufgaben durch die OTIF (Artikel 4 § 1 des Übereinkommens) sowie über die Übertragung von Aufgaben der OTIF auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Artikel 4 § 2 des Übereinkommens);</p>	<p>d) on OTIF's taking on further attributions (Article 4 § 1 of the Convention) and on transferring OTIF attributions to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2 of the Convention);</p>
<p>e) sur des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite à l'exception des articles 9 et 27, § 2 à 4, ainsi que sur des propositions tendant à modifier le</p>	<p>e) über Anträge auf Änderung des Übereinkommens selbst mit Ausnahme der Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 4 sowie über Anträge auf Änderung des in Artikel 1 § 4</p>	<p>e) on proposals to amend the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 4 and on proposals to amend the Protocol referred to in Article 1 § 4 of the</p>

<p>Protocole visé à l'article premier, § 4, de la Convention ;</p>	<p>des Übereinkommens genannten Protokolls;</p>	<p>Convention;</p>
<p>f) sur la dissolution de l'OTIF et le transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43 de la Convention) ;</p>	<p>f) über die Auflösung der OTIF und allfällige Übertragung ihrer Aufgaben auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Artikel 43 des Übereinkommens);</p>	<p>f) on the dissolution of OTIF and any transfer of its attributions to another inter-governmental organisation (Article 43 of the Convention);</p>
<p>g) sur la question de savoir si une modification est d'une portée telle que tout État membre qui aura fait une déclaration visée à l'article 34, § 2 ou 3, de la Convention et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être État membre de l'OTIF (article 34, § 6, de la Convention).</p>	<p>g) darüber, ob eine Änderung des Übereinkommens von solcher Tragweite ist, dass für jeden Mitgliedstaat, der eine Erklärung gemäß Artikel 34 § 2 oder 3 des Übereinkommens abgibt und der die Änderung nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach ihrem Inkrafttreten genehmigt, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der OTIF beendet ist (Artikel 34 § 6 des Übereinkommens).</p>	<p>g) on whether an amendment to the Convention is of such importance that the membership of any Member State which will have made a declaration pursuant to Article 34 § 2 or 3 of the Convention, and which will not have approved the amendment within the period of eighteen months running from its entry into force, will cease, on the expiration of this period, to be a Member of OTIF (Article 34 § 6 of the Convention).</p>
<p>§ 4 La non-participation au vote d'une délégation présente dans la salle est assimilée à une abstention.</p>	<p>§ 4 Die Nichtteilnahme einer im Sitzungssaal anwesenden Delegation an der Abstimmung gilt als Stimmenthaltung.</p>	<p>§ 4 Non-participation of a delegation present in the meeting room at the time of the vote shall be considered as an abstention.</p>
<p>§ 5 En principe, le vote a lieu à main levée. Cependant, toute délégation peut demander un vote par appel nominal. Cet appel se fait dans l'ordre alphabétique français, en commençant par la délégation dont le nom a été tiré au sort par le Président. Les votes sont consignés dans le procès-verbal.</p>	<p>§ 5 Grundsätzlich wird durch Handzeichen abgestimmt. Jede Delegation kann eine Abstimmung unter Namensaufruf verlangen. Dieser erfolgt in der Reihenfolge des französischen Alphabets, wobei mit der Delegation begonnen wird, deren Name der Vorsitz ausgelost hat. Die Stimmabgaben werden in der Niederschrift festgehalten.</p>	<p>§ 5 In principle, voting shall take place by show of hands. However, any delegation may request a nominal vote. This vote shall take place in French alphabetical order, beginning with the delegation whose name the Chair draws out. Votes shall be recorded in the minutes.</p>
<p>§ 6 Si au moins deux délégations d'États membres ou une délégation d'une organisation régionale disposant en vertu de l'article 4, § 3, des voix d'au moins deux États le demandent, le vote a lieu au scrutin secret, sauf opposition de la majorité du nombre total de voix dûment</p>	<p>§ 6 Auf Verlangen mindestens zweier Delegationen aus Mitgliedstaaten oder einer Delegation einer regionalen Organisation, die gemäß Artikel 4 § 3 über das Stimmrecht von mindestens zwei Mitgliedstaaten verfügt, wird geheim abgestimmt, sofern nicht die Mehrheit der zum</p>	<p>§ 6 If at least two delegations of Member States or a delegation of a regional organisation which, according to Article 4 § 3, enjoys the votes of at least two Member States, so request, voting shall take place by secret ballot, unless the majority of the total number of votes duly represented in the</p>

représentées dans la salle au moment du vote. Sur proposition du Président, deux scrutateurs sont désignés pour procéder au dépouillement du scrutin. Il est rendu compte à l'Assemblée de tous les bulletins non valables.

- § 7 En cas de partage égal des voix, il est procédé à un second tour de scrutin, éventuellement après une suspension de séance. Si un tel partage se reproduit, la proposition est considérée comme rejetée.
- § 8 Lorsqu'un vote est commencé, aucune délégation ne peut l'interrompre, sauf s'il s'agit d'une motion d'ordre relative à la manière suivant laquelle s'effectue le vote.

**Article 22**  
**Élection du Secrétaire général**

- § 1 Est élu le candidat qui obtient la majorité des voix conformément à l'article 21, § 2.
- § 2 Lorsque aucun candidat n'obtient cette majorité lors du premier tour de scrutin, il est procédé à autant de tours de scrutin qu'il est nécessaire jusqu'à ce que deux candidats seulement subsistent. Après chaque tour de scrutin est éliminé le candidat qui a obtenu le moins de voix ainsi que tous les candidats qui n'ont obtenu aucune voix.
- § 3 Lorsque deux ou plusieurs candidats obtiennent le même nombre de voix et moins de voix qu'un ou plusieurs autres candidats lors des tours de

Zeitpunkt der Abstimmung im Sitzungssaal insgesamt ordnungsgemäß vertretenen Stimmen Einspruch erhebt. Auf Vorschlag des Vorsitzes werden zwei Stimmzähler bestellt, die das Wahlergebnis feststellen. Über ungültige Stimmzettel wird der Versammlung Bericht erstattet.

- § 7 Bei gleicher Stimmenzahl findet ein zweiter Wahlgang statt, allenfalls nach Unterbrechung der Sitzung. Bei erneuter Stimmgleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.
- § 8 Sobald eine Abstimmung begonnen hat, darf keine Delegation sie unterbrechen, ausgenommen im Fall eines Ordnungsantrags über die Durchführung der Abstimmung.

**Artikel 22**  
**Wahl des Generalsekretärs**

- § 1 Von den Kandidaten für den Posten des Generalsekretärs ist gewählt, wer die Mehrheit der Stimmen gemäß Artikel 21 § 2 erhält.
- § 2 Erhält keine dieser Personen diese Mehrheit im ersten Wahlgang, so werden so viele Wahlgänge durchgeführt, wie nötig sind, damit nur zwei Personen übrig bleiben. Nach jedem Wahlgang scheidet die Person, welche die wenigsten Stimmen erhalten hat, sowie alle, die keine Stimme erhalten haben, aus.
- § 3 Erhalten bei den Wahlgängen gemäß § 2 zwei oder mehrere Personen die gleiche Zahl von Stimmen und weniger als eine oder mehrere

meeting room at the time of the vote is opposed to this. On the basis of a proposal by the Chair, two scrutineers shall be designated to count the votes. All invalid ballot papers shall be reported to the Assembly.

- § 7 If the votes are divided equally, a second vote shall take place, if necessary after a break in the session. If the votes are again divided equally, the proposal shall be considered as rejected.
- § 8 Once voting has begun, no delegation may interrupt it, unless for the purpose of a motion of order concerning the manner in which the vote is taking place.

**Article 22**  
**Election of the Secretary General**

- § 1 Of the candidates for the post of Secretary General, the one who receives the majority of votes in accordance with Article 21 § 2 shall be elected.
- § 2 If none of these persons receives this majority in the first ballot, as many ballots shall be carried out as are necessary to leave only two persons. After each ballot, the person who has received the least number of votes, as well as all those who have received no votes, shall withdraw.
- § 3 If, in the ballots in accordance with § 2, two or more persons receive the same number of votes and fewer votes than one or several other

scrutin conformément au § 2, il est procédé à un tour de scrutin pour éliminer l'un de ces candidats. S'il y a encore égalité des voix aux deux tours de scrutin suivants, il est procédé à un tirage au sort.

- § 4 Lorsque seulement deux candidats subsistent et qu'ils obtiennent le même nombre de voix, il est procédé à un autre tour de scrutin, éventuellement après une suspension de séance. S'il y a encore égalité de voix aux deux tours de scrutin suivants, le président tranche, à moins que l'Assemblée ne décide de remettre le poste au concours.

**Article 23**  
**Actes issus de l'Assemblée**

Toutes les décisions de l'Assemblée sont consignées dans un document et communiquées aux États membres, aux membres associés et aux organisations régionales par le Secrétaire général.

**Article 24**  
**Procès-verbal**

- § 1 Des procès-verbaux sont établis pour les séances plénières et, le cas échéant, les séances des commissions. Ils résument les délibérations dans les langues de travail. Les propositions et les décisions y sont insérées textuellement.
- § 2 Les délégués ont le droit de demander l'insertion in extenso au procès-verbal de toute déclaration faite par eux, à la condition d'en remettre le texte dans une des langues de travail au Secrétariat.

andere Personen, so wird darüber abgestimmt, welche dieser Personen auszuschneiden hat. Bei Stimmgleichheit in zwei weiteren Wahlgängen entscheidet das Los.

- § 4 Sind nunmehr zwei Personen übrig und erhalten diese die gleiche Zahl von Stimmen, wird erneut abgestimmt, allenfalls nach Unterbrechung der Sitzung. Bei Stimmgleichheit auch in zwei weiteren Wahlgängen entscheidet der Vorsitz, sofern die Versammlung nicht beschließt, den Posten erneut auszuschreiben.

**Artikel 23**  
**Akte der Versammlung**

Alle Beschlüsse der Versammlung werden in ein Dokument aufgenommen und den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern und den regionalen Organisationen vom Generalsekretär mitgeteilt.

**Artikel 24**  
**Niederschrift**

- § 1 Über die Plenarsitzungen und gegebenenfalls über die Sitzungen der Ausschüsse werden Niederschriften verfasst. Sie geben eine Zusammenfassung der Verhandlungen in den Arbeitssprachen wieder. Anträge und Beschlüsse werden wörtlich aufgenommen.
- § 2 Delegierte können verlangen, dass ihre Erklärungen wörtlich in die Niederschrift aufgenommen werden, sofern sie den Text in einer der Arbeitssprachen dem Sekretariat übergeben.

persons, a vote shall be taken on which of these persons shall withdraw. If, in two further ballots, the number of votes is equal, lots shall be drawn to decide.

- § 4 If two persons remain at this stage and they receive the same number of votes, a new vote shall be taken, if necessary after a break in the session. If, in two further ballots, the number of votes is still equal, the Chair shall decide, unless the Assembly decides to invite applications for the post again.

**Article 23**  
**Record of the Assembly**

All decisions by the Assembly shall be recorded in a document and sent to the Member States, Associate Members and the regional organisations by the Secretary General.

**Article 24**  
**Minutes**

- § 1 Minutes of the plenary sessions and, where appropriate, of the Committee sessions shall be prepared. They shall summarise the proceedings in the working languages. The text of proposals and decisions shall be reproduced in full.
- § 2 Delegates may request that any statements they have made be reproduced in the minutes in full, provided the text is given to the Secretariat in one of the working languages.

§ 3 Le Secrétaire général distribue les procès-verbaux provisoires, le plus tôt possible après la clôture de la session, aux participants. Les participants informent le Secrétaire général, par écrit, dans un délai de six semaines à compter de la date d'envoi du procès-verbal provisoire, de toute correction qu'ils désirent apporter au texte de leurs interventions.

§ 4 Les procès-verbaux dans leur version définitive sont adressés aux États membres, aux membres associés, aux organisations régionales et aux observateurs.

**Article 25  
Langues**

§ 1 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail.

§ 2 Les délibérations de l'Assemblée font l'objet d'une interprétation si possible simultanée dans les autres langues de travail. Les propositions et les communications du président sont interprétées in extenso.

§ 3 Les délégations qui souhaitent intervenir dans une autre langue prennent en charge l'interprétation dans l'une des langues de travail.

§ 4 Tous les documents de l'Assemblée sont préparés et distribués simultanément dans toutes les langues de travail dans les délais applicables, sauf dans les cas prévus à l'article 16, § 3.

§ 3 Der Generalsekretär leitet die vorläufigen Niederschriften möglichst rasch nach Abschluss der Tagung allen zu, die an der Versammlung teilgenommen haben. Diese teilen dem Generalsekretär innerhalb einer Frist von sechs Wochen, gerechnet vom Versanddatum der vorläufigen Niederschriften, alle Berichtigungswünsche zu ihren Erklärungen schriftlich mit.

§ 4 Die Niederschriften in ihrer endgültigen Fassung werden den Mitgliedstaaten, den assoziierten Mitgliedern, den regionalen Organisationen und den Beobachtern zugestellt.

**Artikel 25  
Sprachen**

§ 1 Die Verhandlungen finden in den Arbeitssprachen statt.

§ 2 Die Beratungen der Versammlung werden, wenn möglich simultan, in die anderen Arbeitssprachen gedolmetscht. Die Anträge und die Mitteilungen des Vorsitzes werden im vollen Wortlaut gedolmetscht.

§ 3 Delegationen, die sich für ihre Ausführungen einer anderen Sprache bedienen wollen, haben das Dolmetschen in eine der Arbeitssprachen zu übernehmen.

§ 4 Alle Dokumente der Versammlung werden gleichzeitig in allen Arbeitssprachen und, mit Ausnahme der in Artikel 16 § 3 vorgesehenen Fälle, innerhalb der jeweils anwendbaren Fristen abgefasst und verteilt.

§ 3 The Secretary General shall send the provisional minutes as soon as possible after the session has closed to all those who took part in the Assembly. The latter shall, within six weeks of the date on which the provisional minutes were sent out, inform the Secretary General in writing of any corrections they wish to make to the text of their interventions.

§ 4 The final version of the minutes shall be sent to Member States, Associate Members and the regional organisations and observers.

**Article 25  
Languages**

§ 1 The proceedings shall be conducted in the working languages.

§ 2 If possible, there shall be simultaneous interpretation of the Assembly's proceedings into the other working languages; the proposals and announcements by the Chair shall be interpreted in full.

§ 3 Delegations that wish to use another language for their interventions shall provide interpretation into one of the working languages.

§ 4 All Assembly documents shall be prepared and distributed simultaneously in all the working languages within the applicable deadlines, except in the cases foreseen by Article 16 § 3.



§ 5 En cas de divergence entre les textes dans les langues de travail, le texte de la langue dans laquelle la proposition ou la communication a été formulée fait foi. Toutefois, en cas de divergence, seul le texte français fait foi, lorsqu'il s'agit des décisions de l'Assemblée.

#### **Article 26**

##### **Règles concernant les documents de travail et les propositions**

Les documents de travail et propositions n'émanant pas du Secrétariat sont aussi brefs que possibles. Les documents de travail ne devraient pas compter plus de 10 700 mots (environ 20 pages). Les propositions ne devraient pas compter plus de 5 300 mots (environ 10 pages). Les documents de travail et propositions, y compris les graphiques, sont soumis dans un format modifiable afin d'en faciliter la traduction.

#### **Article 27**

##### **Amendement du Règlement intérieur**

§ 1 Le présent règlement intérieur peut être amendé, par décision de l'Assemblée, à condition qu'une proposition de modification présentée par un État membre ou une organisation régionale ou qu'une suggestion de modification du Secrétaire général figure à l'ordre du jour provisoire.

§ 2 Une décision de l'Assemblée, prise conformément au § 1, peut être mise en vigueur pour la session au cours de laquelle la décision a été prise.

§ 5 Stimmen die Wortlaute in den Arbeitssprachen nicht überein, gilt der Wortlaut in der Sprache, in der ein Antrag abgefasst oder eine Mitteilung erfolgt ist. Für Beschlüsse der Versammlung ist jedoch im Falle von Abweichungen der französische Wortlaut maßgebend.

#### **Artikel 26**

##### **Anforderungen an Arbeitsdokumente und Anträge**

Nicht aus der Feder des Sekretariates stammende Arbeitsdokumente und Anträge sind so kurz wie möglich zu halten. Arbeitsdokumente sollten 10 700 Wörter (rund 20 Seiten), Anträge 5 300 Wörter (rund 10 Seiten) nicht überschreiten. Arbeitsdokumente und Anträge, einschließlich bildlicher Darstellungen, sind zur Erleichterung der Übersetzung in einem editierbaren Format einzureichen.

#### **Artikel 27**

##### **Änderung der Geschäftsordnung**

§ 1 Diese Geschäftsordnung kann durch Beschluss der Versammlung geändert werden, sofern ein Antrag eines Mitgliedstaates oder einer regionalen Organisation oder ein Vorschlag des Generalsekretärs auf Änderung auf der vorläufigen Tagesordnung steht.

§ 2 Ein Beschluss der Versammlung nach § 1 kann bereits für die Tagung, auf der der Beschluss gefasst wird, in Kraft gesetzt werden.

§ 5 If there is a difference between the wording in the working languages, the wording of the language in which the proposal was written or in which an intervention was made shall prevail; however, with regard to Assembly decisions, the French text shall prevail in the event of differences.

#### **Article 26**

##### **Requirements for working documents and proposals**

Working documents and proposals not originating from the Secretariat shall be as brief as possible. Working documents should not exceed 10,700 words (around 20 physical pages). Proposals should not exceed 5,300 words (around 10 physical pages). Working documents and proposals, including graphical representation, shall be submitted in an editable format to simplify translation.

#### **Article 27**

##### **Amending the Rules of Procedure**

§ 1 These Rules of Procedure may be amended based upon a decision by the Assembly, provided a proposal for amendment submitted by a Member State, or a regional organisation, or a suggestion for amendment from the Secretary General, is on the provisional agenda.

§ 2 A decision by the Assembly taken in accordance with § 1 may be brought into force for the session at which the decision is taken.

**Article 28**  
**Entrée en vigueur**

Le présent règlement intérieur entre en vigueur le 25 septembre 2018.

Berne, le 25 septembre 2018

La présidente de l'Assemblée générale

(Monique van Wortel)

**Artikel 28**  
**Inkrafttreten**

Diese Geschäftsordnung tritt am 25. September 2018 in Kraft.

Bern, den 25. September 2018

Der Vorsitz der Generalversammlung

(Monique van Wortel)

**Article 28**  
**Entry into Force**

These Rules of Procedure shall enter into force on 25 September 2018.

Berne, 25 September 2018

Chair of the General Assembly

(Monique van Wortel)

**Appel à candidatures pour l'élection du Secrétaire général de l'OTIF pour la période du 8 avril 2019 au 31 décembre 2021**

1. Le mandat de l'actuel Secrétaire général expire le 31 décembre 2018. Il avait été élu pour trois ans par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale (Berne, 29 et 30 septembre 2015), conformément à l'article 14, § 2, lettre c), de la COTIF 1999. Le Secrétaire général pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2021 devait être élu par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale en septembre 2018.
2. Or le seul candidat au poste de Secrétaire général ayant retiré sa candidature pour exercer d'autres fonctions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la 13<sup>e</sup> Assemblée générale a décidé de convoquer une assemblée générale extraordinaire le 27 février 2019 pour élire le prochain Secrétaire général.
3. À cet effet, la 13<sup>e</sup> Assemblée générale a décidé :
  - de donner l'opportunité à tous les candidats au poste de Secrétaire général de se présenter personnellement à l'Assemblée générale extraordinaire,
  - que la mise au concours du poste de Secrétaire général devait contenir, outre les conditions qui découlent de la COTIF et du Statut du personnel du Secrétariat, une disposition selon laquelle ne sont admises que les candidatures présentées par les États membres et concernant des ressortissants d'un État membre, qui ne doivent toutefois pas obligatoirement avoir la nationalité de l'État membre qui présente la candidature (cf. chiffre 7.2 du document final de la 12<sup>e</sup> Assemblée générale).
4. Conformément à la décision de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale, le délai de présentation des candidatures par les États membres est de trois mois. Cela signifie que le délai de dépôt des candidatures expire au 5 janvier 2019.
5. Par conséquent, les gouvernements des États membres sont invités à adresser au Secrétariat de l'OTIF les éventuels dossiers de candidature.

Le **déla**i pour la présentation de candidatures débute à la date d'envoi de la présente lettre circulaire et **expire le**

**5 janvier 2019.**

Les candidatures qui ne seront pas présentées en toute forme par un État membre de l'OTIF ne seront pas prises en considération. Les candidatures peuvent porter sur des ressortissants d'un État membre de l'OTIF, sans que ceux-ci aient obligatoirement la nationalité de l'État membre qui présente la candidature.

6. La prise de fonction du prochain Secrétaire général est fixée au 8 avril 2019.

La présidente de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale

## Annexe

### **Profil de qualification pour le titulaire du poste de Secrétaire général de l'OTIF pour la période du 8.4.2019 au 31.12.2021**

Les candidats doivent satisfaire aux exigences suivantes :

1. Nationalité d'un des États membres de l'OTIF mais pas obligatoirement celle de l'État membre qui présente la candidature.
2. Personnalité disposant d'une longue expérience professionnelle dans différents domaines et qui a fait ses preuves dans une position à haute responsabilité.
3. Connaissance de chacune des trois langues de l'OTIF (allemand, anglais, français) et nécessaire capacité à rédiger facilement et couramment dans une des langues de travail. Le candidat doit être capable de s'exprimer suffisamment bien dans les deux autres langues pour pouvoir mener des négociations et se faire comprendre à l'écrit.
4. Formation universitaire complète dans un domaine ayant trait aux activités de l'OTIF, de préférence en droit et sciences politiques ; des connaissances dans le domaine du droit international public, du droit du transport ferroviaire et du transport de marchandises dangereuses, du domaine ferroviaire en général et de la logistique des transports constitueraient un atout.
5. Capacité éprouvée à diriger une administration comme celle du Secrétariat de l'OTIF en ayant recours aux moyens d'information modernes, expérience de plusieurs années dans la direction de personnel avec recours à des principes généraux comme à des dispositions particulières du droit du personnel et capacité à diriger le service financier de l'Organisation.
6. Connaissance des méthodes de travail des organisations internationales ainsi que du déroulement des rapports diplomatiques et expérience professionnelle dans le domaine international du transport.
7. Capacité à représenter l'OTIF de manière efficace dans les États membres, à l'international, en particulier dans le cadre de conférences, et en public. Aptitude à intervenir dans des conférences internationales.
8. Compréhension *in extenso* des relations et processus économiques (également dans le domaine international) ainsi qu'un intérêt prouvé pour le domaine des transports et les chemins de fer. Des expériences dans le domaine législatif sont nécessaires.
9. Plus de 10 ans d'expérience professionnelle, de préférence au sein d'une autorité étatique, une organisation internationale, une association internationale, une entreprise du domaine des transports active à l'international ou dans le domaine de la recherche et de l'enseignement. Au moins dix années d'expérience professionnelle dans le domaine international, au cours desquelles le candidat doit avoir eu des responsabilités pour la prise de décision, dont il doit apporter la preuve.

10. Longue expérience en matière de négociations internationales ; sont par ailleurs nécessaires une capacité à faire face à une charge de travail très importante et une disposition à effectuer de nombreux et exigeants voyages de service.

Le Secrétaire général devrait par ailleurs être une personne dynamique, prête à travailler en équipe, orientée vers le futur, apte à nouer des contacts et à prendre des décisions, et devrait également avoir été en contact avec d'autres cultures. Le candidat doit de plus être capable de développer des conceptions politiques, juridiques, institutionnelles et financières.

### **Principales conditions d'engagement**

- 1. Salaire annuel brut** env. **270 000 CHF**

(exempt d'impôts en Suisse)

- 2. Allocation pour conjoint (annuelle)** env. **3 500 CHF**

- 3. Allocation pour enfant** env. **4 000 CHF**

Allocation pour chaque enfant à charge (annuelle)

Allocation pour un enfant handicapé (annuelle) env. **8 000 CHF**

- 4. Assurance maladie**

Les cotisations à l'assurance maladie sont à la charge du fonctionnaire. L'Organisation prend toutefois à sa charge la moitié des cotisations payées jusqu'à concurrence d'un montant de 200 francs par mois.

- 5. Assurance contre les accidents professionnels**

Le fonctionnaire est assuré par l'OTIF. Cotisation à hauteur de 0,1 % du salaire brut.

- 6. Prévoyance professionnelle (caisse de pension)**

Le montant des cotisations dépend de l'âge de l'assuré (en % du gain assuré)

- 7. Prévoyance vieillesse, survivants et invalidité**

Obligatoire pour les personnes établies en Suisse.

Le montant des cotisations dépend du salaire de l'assuré (en % du gain assuré)

- 8. Durée de travail hebdomadaire** **40 heures**  
(du lundi au vendredi)

- 9. Congé annuel** **30 jours ouvrables**

- 10. Présentation indispensable d'un certificat de santé positif**



## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<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 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 wie folgt geändert:</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 modified as follows:</p>
<p><b>L'article 2 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 2 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 2 is modified as follows:</b></p>
<p>1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit :</p> <p>« 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ; »</p> <p>2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit :</p> <p>« e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; »</p> <p>3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).</p> <p>4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g)</p>	<p>1. In § 1, Buchstabe a) wird der Unterpunkt 3 wie folgt gefasst:</p> <p>„3. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;“</p> <p>2. In § 1 wird nach Buchstabe d) folgender Buchstabe e) eingefügt:</p> <p>„e) Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aufstellen;“</p> <p>3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe e) Buchstabe f).</p> <p>4. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe f) Buchstabe</p>	<p>1. In § 1, letter a) subpoint 3 to read as follows:</p> <p>“3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;”</p> <p>2. In § 1, the following letter e) is inserted after letter d):</p> <p>“e) laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic;”</p> <p>3. In § 1, former letter e) becomes letter f).</p> <p>4. In § 1, former letter f) becomes letter g) to read as</p>

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

<p>libellée comme suit :</p> <p>« g) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à f) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique. »</p>	<p>g) und wird wie folgt gefasst:</p> <p>„g) die in den Buchstaben a) bis f) genannten einheitlichen Rechtsordnungen, Regeln und Verfahren unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen weiterentwickeln.“</p>	<p>follows:</p> <p>“g) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to f) taking account of legal, economic and technical developments.”</p>
<p><b>L'article 6 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 6 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 6 is modified as follows:</b></p>
<p>1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit :</p> <p>« e) les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI) », formant l'Appendice E à la Convention, »</p>	<p>1. In § 1 wird Buchstabe e) wie folgt gefasst:</p> <p>„e) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“, Anhang E zum Übereinkommen,“</p>	<p>1. In § 1, amend letter e) to read as follows:</p> <p>“e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,”</p>
<p>2. Au § 1, insérer une nouvelle lettre h) libellée comme suit :</p> <p>« h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'appendice H à la Convention, »</p>	<p>2. In § 1 wird nach Buchstabe g) folgender Buchstabe h) eingefügt:</p> <p>„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“ (Anhang H zum Übereinkommen);“</p>	<p>2. In § 1, insert a new letter h) to read as follows:</p> <p>“h) the “Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST)”, forming Appendix H to the Convention;”</p>
<p>3. Au § 1, la lettre anciennement h) devient la lettre i).</p>	<p>3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe h)</p>	<p>3. In § 1, former letter h) becomes letter i).</p>



## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

	Buchstabe i).	
<b>L'article 20 est modifié comme suit :</b>	<b>Artikel 20 wird wie folgt geändert:</b>	<b>Article 20 is modified as follows:</b>
<p>1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit</p> <p>« e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU, aux Règles uniformes ATMF et aux Règles uniformes EST. »</p>	<p>1. In § 1 wird Buchstabe e) wie folgt gefasst:</p> <p>„e) befasst sich mit allen weiteren Angelegenheiten, die ihm gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und den Einheitlichen Rechtsvorschriften EST zur Behandlung zugewiesen sind.“</p>	<p>1. In § 1, amend letter e) to read as follows:</p> <p>“e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”</p>
<p>2. Le § 2 est libellé comme suit :</p> <p>« § 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1, y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions d'une Annexe aux Règles uniformes EST, les Etats</p>	<p>2. § 2 wird wie folgt gefasst:</p> <p>„§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen ist beschlussfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1 vertreten ist. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben, in Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST haben Mitgliedstaaten,</p>	<p>2. Amend § 2 to read as follows:</p> <p>“§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the EST Uniform</p>

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. »

**L'article 33 est modifié comme suit :**

1. Au § 4, la lettre g) est libellée comme suit :

« g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1<sup>er</sup>, 3 et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes ; »

2. Au § 4, insérer après la lettre g) la lettre h) qui suit :

« h) Règles uniformes EST, à l'exception des articles 1<sup>er</sup> et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes. »

3. Le § 6 est libellé comme suit :

« § 6 La Commission d'experts techniques décide

die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST abgegeben haben, in Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht.“

**Artikel 33 wird wie folgt geändert:**

1. In § 4 wird Buchstabe g) wie folgt gefasst:

„g) Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9, sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften;“

2. In § 4 wird nach Buchstabe g) folgender Buchstabe h) eingefügt:

„h) Einheitlichen Rechtsvorschriften EST, ausgenommen Artikel 1 und 9, sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.“

3. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen

Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”

**Article 33 is modified as follows:**

1. In § 4, amend letter g) to read as follows:

“g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules;”

2. In § 4, the following letter h) is inserted after letter g):

“h) the EST Uniform Rules except Articles 1 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules.”

3. Amend § 6 to read as follows:

“§ 6 The Committee of Technical Experts shall

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

des propositions tendant à adopter une nouvelle Annexe ou à modifier les Annexes existantes des Règles uniformes APTU, ATMF et EST. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision. »

**L'article 34 est modifié comme suit :**

Les § 3 à 6 sont libellés comme suit :

« § 3 Les modifications des Appendices à la Convention décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur trente-six mois après leur notification par le Secrétaire général pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase. L'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 14, § 6, pour les décisions concernant les propositions portant modification à la Convention, de différer l'entrée en vigueur des modifications.

§ 4 Les Etats membres adressent au Secrétaire

entscheidet über Anträge auf Annahme neuer Anlagen oder auf Änderung der bestehenden Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, ATMF und EST. Werden solche Anträge dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen, dass diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.“

**Artikel 34 wird wie folgt geändert:**

§§ 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:

„§ 3 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten sechsunddreißig Monate nach Mitteilung der Änderungen durch den Generalsekretär an die Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen, sowie derjenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben. Die Generalversammlung kann mit der in Artikel 14 § 6 für Beschlüsse zur Änderung des Übereinkommens vorgesehenen Mehrheit beschließen, das Inkrafttreten der Änderungen aufzuschieben.

§ 4 Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen

decide on proposals aiming to adopt a new Annex or to modify the existing Annexes to the APTU, ATMF and EST Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.”

**Article 34 is modified as follows:**

Amend §§ 3 to 6 to read as follows:

“§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States thirty-six months after their notification by the Secretary General with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence. The General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6 for taking decisions about proposals aiming to modify the Convention, to defer the entry into force of modifications.

§ 4 The Member States shall address their

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

général leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas les modifications à la Convention proprement dite ou à ses Appendices. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.	über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst sowie ihre Erklärungen, wonach sie Änderungen am Übereinkommen selbst oder seinen Anhängen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.	notifications concerning the approval of modifications of the Convention itself decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve modifications of the Convention itself or its Appendices, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
§ 5 Le délai visé au § 2 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.	§ 5 Die in § 2 genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.	§ 5 The period referred to in § 2 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification ou retiré sa déclaration dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation. »	§ 6 Die Generalversammlung kann bei der Beschlussfassung über eine Änderung feststellen, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass für jeden Mitgliedstaat, der eine Erklärung gemäß § 2 oder § 3 abgibt und der die Änderung nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach ihrem Inkrafttreten genehmigt oder seine Erklärung zurückzieht, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.“	§ 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification or withdrawn its declaration within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.”

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

**L'article 35 est modifié comme suit :**

## 1. Le § 4 est libellé comme suit :

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

**Artikel 35 wird wie folgt geändert:**

## 1. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs nach § 3, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. In den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch. Im Falle eines Widerspruchs gegen die Annahme oder Änderung einer Anlage zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften EST wird nur diese Anlage im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.“

**Article 35 is modified as follows:**

## 1. Amend § 4 to read as follows:

“§ 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection. In the case of objection to the adoption or modification of an Annex to the EST Uniform Rules, only that Annex shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.”

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

2. Au § 6, la lettre c) est libellée comme suit :

« c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU ; »

3. Au § 6, insérer après la lettre c) la lettre d) qui suit :

« d) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST. »

2. In § 6 wird Buchstabe c) wie folgt geändert:

*[Hinweis: Änderung in § 6 Buchstabe c) betrifft nur die französische Bestimmung]*

3. In § 6 wird nach Buchstabe c) folgender Buchstabe d) eingefügt:

„d) die eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST abgegeben haben,“

2. Amend § 6 letter c) to read as follows:

*[Note: the amendment in § 6, letter c) concerns the French provision only]*

3. In § 6, the following letter d) is inserted after letter c):

“d) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules”

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

<b>Modifications du Rapport explicatif consolidé</b>	<b>Änderungen der konsolidierten Erläuternden Bemerkungen</b>	<b>Amendments to the consolidated Explanatory Report</b>
<p>Le rapport explicatif consolidé de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est modifié comme suit :</p>	<p>Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) werden wie folgt geändert:</p>	<p>The consolidated Explanatory Report of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) is amended as follows:</p>
<p><b>Article 2</b> <b>But de l'Organisation</b></p>	<p><b>Artikel 2</b> <b>Ziel der Organisation</b></p>	<p><b>Article 2</b> <b>Aim of the Organisation</b></p>
<p>1. Ajout d'un nouveau point 10 libellé comme suit :</p> <p>« 10. La définition de conditions concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (§ 1, lettre e) facilite le trafic international ferroviaire, en permettant aux entreprises ferroviaires de 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. »</p> <p>2. Les actuels points 10 à 13 deviennent les points 11 à 14 libellés comme suit :</p>	<p>1. Ein neuer Punkt 10 wird hinzugefügt und wie folgt gefasst:</p> <p>„10. Der internationale Eisenbahnverkehr wird durch die Festlegung von Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (§ 1 Buchst. e) weiter erleichtert, indem es Eisenbahnunternehmen ermöglicht wird, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an den Grenzen anhalten muss.“</p> <p>2. Die derzeitigen Punkte 10 bis 13 werden die Punkte 11 bis 14 und wie folgt gefasst:</p>	<p>1. Addition of a new paragraph 10 which reads as follows:</p> <p>“10. International railway traffic would be facilitated further by laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic (§ 1, letter e), thus enabling a railway undertaking 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 borders.”</p> <p>2. Current paragraphs 10 to 13 become 11 to 14 which read as follows:</p>

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>« 11. Seule une instance centrale peut efficacement veiller au respect des régimes de droit adoptés et mis en vigueur au niveau international ; l’OTIF sera cette instance étant donné qu’elle prépare ces régimes de droit (§ 1, lettre f). Cela ne signifie pas que l’OTIF est un organisme international de contrôle ou une autorité internationale de surveillance ayant le pouvoir de donner des instructions (procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 28/29).</p> | <p>„11. Auf die Einhaltung der international vereinbarten und in Kraft gesetzten Rechtsordnungen kann wirksam nur eine zentrale Instanz hinwirken; dies wird die diese Rechtsordnungen vorbereitende OTIF sein (§ 1 Buchst. f). Dies bedeutet nicht, dass die OTIF ein internationales Aufsichtsorgan oder eine internationale Überwachungsbehörde mit Weisungsrecht ist (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 28/29).</p> | <p>“11. Only a central authority can effectively ensure compliance with the legal systems adopted and put into effect at international level; OTIF will constitute this authority, since it is OTIF which is preparing these legal systems (§ 1, letter f). This does not mean that OTIF is an international inspection body or an international supervisory authority with power to issue instructions (Report on the 5<sup>th</sup> General Assembly, p. 28/29).</p> |
| <p>12. Le développement, également au sein de l’Organisation, des prescriptions, règles et procédures, conformément aux changements juridiques, économiques et techniques (§ 1, lettre g), constitue un but évident.</p>  | <p>12. Es ist ein an sich selbstverständliches Ziel, die einmal aufgestellten Rechtsvorschriften, Regeln und Verfahren, auch innerhalb der Organisation, entsprechend den rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen weiterzuentwickeln (§ 1 Buchst. g).</p>   | <p>12. The development, including that within the Organisation, of provisions, rules and procedures in accordance with legal, economic and technical changes (§ 1, letter g) constitutes a clear objective.</p>  |
| <p>13. Le § 2 ouvre la possibilité d’élaborer d’autres instruments ou conventions internationales dans le cadre de l’OTIF. Ceci évite de devoir modifier la Convention dans le cas où il s’avérerait approprié de régler de manière uniforme, au niveau international, d’autres domaines juridiques touchant au trafic international ferroviaire.</p>   | <p>13. § 2 hält die Möglichkeit offen, im Rahmen der OTIF weitere internationale Rechtsvorschriften oder Übereinkommen auszuarbeiten. Damit wird vermieden, das Übereinkommen ändern zu müssen, wenn es sich als zweckmäßig herausstellt, weitere den internationalen Eisenbahnverkehr tangierende Rechtsgebiete international einheitlich zu regeln.</p>   | <p>13. § 2 opens up the possibility of devising other instruments or international conventions within the framework of OTIF. This avoids having to amend the Convention if it were to prove appropriate for other legal areas relating to international rail traffic to be regulated in a uniform manner at international level.</p>   |
| <p>14. Le § 2, lettre a), prévoit la possibilité de créer</p>   | <p>14. § 2 Buchst. a) ermöglicht es, weitere</p>  | <p>14. § 2, letter a) provides for the possibility of</p>  |



## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

d'autres régimes de droit uniforme sous forme d'appendices. De tels appendices deviendraient, ce qui paraît judicieux, partie intégrante de la Convention (art. 6, § 1, lettre i). »	einheitliche Rechtsordnungen in Form von Anhängen zu schaffen. Solche Anhänge würden sinnvollerweise integrierender Bestandteil des Übereinkommens (Art. 6 § 1 Buchst. i).“	creating other systems of uniform law in the form of appendices. It seems advisable that such appendices should become an integral part of the Convention (Article 6, § 1, letter i).”
3. L'actuel point 14 devient le point 15.	3. Der derzeitige Punkt 14 wird Punkt 15.	3. Current paragraph 14 becomes paragraph 15.
<b>Article 20</b> <b>Commission d'experts techniques</b>	<b>Artikel 20</b> <b>Fachausschuss für technische Fragen</b>	<b>Article 20</b> <b>Committee of Technical Experts</b>
Ajout d'un nouveau point 10 libellé comme suit :	Ein neuer Punkt 10 wird hinzugefügt und wie folgt gefasst:	Addition of a new paragraph 10 which reads as follows:
« 10. <sup>1</sup> Les Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST), nouvel appendice H à la Convention,	„10. <sup>1</sup> Auf seiner 26. Tagung (27.-28. Februar 2018) befasste sich der Revisionsausschuss mit den „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den	“10 <sup>1</sup> At its 26 <sup>th</sup> session (27-28 February 2018) the Revision Committee considered the “Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in

<sup>1</sup> Par suite de l'introduction d'un nouveau paragraphe 7, les paragraphes 7 et 8 sont devenus les paragraphes 8 et 9 sur décision de la 12<sup>e</sup> Assemblée générale consécutive à la modification de l'article 20 de la COTIF. Les modifications à la COTIF adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale ne sont toutefois pas encore entrées en vigueur. Par conséquent, les modifications au Rapport explicatif n'apparaissent pas dans la version consolidée du Rapport explicatif publiée sur le site Internet de l'OTIF.

Ein neuer Absatz 7 wurde hinzugefügt und die Absätze 7 und 8 wurden durch Beschluss der 12. Generalversammlung infolge einer Änderung des Artikels 20 COTIF zu 8 und 9. Die von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen des COTIF sind jedoch noch nicht in Kraft getreten. Folglich sind die Änderungen der Erläuternden Bemerkungen nicht in den auf der Website der OTIF veröffentlichten konsolidierten Erläuternden Bemerkungen enthalten.

New paragraph 7 was added and paragraphs 7 and 8 became 8 and 9 by the decision of 12<sup>th</sup> General Assembly as a result of amendment to Article 20 of COTIF. However, the modifications to COTIF adopted by the 12<sup>th</sup> General Assembly have not yet entered into force. Consequently the modifications to the Explanatory Report are not included in the Consolidated Explanatory Report published on the OTIF's website.

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

ont été examinées par la Commission de révision en sa 26<sup>e</sup> session (27-28 février 2018), puis adoptées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale (25-26 septembre 2018). Comme suite à ce nouvel appendice, de nouvelles tâches ont été confiées à la Commission d'experts techniques. De plus, comme pour les dispositions de tout autre appendice ou annexe à un appendice, les États parties ont le droit de formuler une objection au titre de l'article 35, § 4, de la COTIF contre les RU EST et leurs annexes. Lorsqu'un État n'applique pas une annexe, que ce soit en raison d'une objection conforme à l'article 35, § 4, de la COTIF ou d'une déclaration en vertu de l'article 9, § 1, des RU EST, il n'a pas le droit de vote sur les modifications ultérieures de l'annexe concernée et n'est pas compté lors de la constatation du quorum. »

**Article 33**  
**Compétence**

1. Les points 3 et 4 sont libellés comme suit :

- « 3. En qui concerne les modifications soumises à la procédure simplifiée (à savoir les modifications adoptées par les commissions), le projet du Secrétariat du 30 août 1996 avait prévu d'étendre la compétence de la

sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr“ (EST UR), die einen neuen Anhang H zum Übereinkommen bilden, und die 13. Generalversammlung (25.-26. September 2018) nahm diese Einheitlichen Rechtsvorschriften an. In Zusammenhang mit dem neuen Anhang wurde der Fachausschuss für technische Fragen mit neuen Aufgaben betraut. Darüber hinaus haben die Vertragsstaaten, wie bei allen anderen Anhängen und ihren Anlagen auch, das Recht, gemäß Artikel 35 § 4 COTIF in Bezug auf die ER EST und ihre Anlagen Widerspruch zu erheben. Unabhängig davon, ob die Anlage nun infolge eines Widerspruchs gemäß Artikel 35 § 4 COTIF oder infolge einer Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 ER EST für bestimmte Staaten keine Anwendung findet, haben diese Staaten in Bezug auf jegliche Änderungen an der betreffenden Anlage kein Stimmrecht und werden bei der Feststellung des Quorums nicht mitgezählt.“

**Artikel 33**  
**Zuständigkeiten**

1. Die Punkte 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

- „3. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 hatte vorgesehen, die Zuständigkeit des Revisionsausschusses für Änderungen im sogenannten vereinfachten Verfahren (d. h. von den Ausschüssen

International Traffic” (EST UR), forming a new Appendix H to the Convention and the 13<sup>th</sup> General Assembly (25-26 September 2018) adopted these Uniform Rules. As a result of this new Appendix, the Committee of Technical Experts was entrusted with new tasks. Moreover, as for the provisions of any other Appendix or its Annex, Contracting States will have the right to formulate an objection according to Article 35 § 4 COTIF with regard to the EST UR and their Annexes. Irrespective of whether the Annex in question does not apply to certain states due to an objection according to Article 35 § 4 COTIF or due to a declaration according to Article 9 § 1 EST UR, these states will not have the right to vote with regard to any subsequent modifications to the Annex concerned and consequently, will not be taken into account when determining if there is a quorum.”

**Article 33**  
**Competence**

1. Paragraphs 3 and 4 read as follows:

- “3. With regard to amendments subject to the simplified procedure (i.e. modifications adopted by the Committees), the Secretariat draft of 30 August 1996 made provision to extend the competence of the Revision

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

Commission de révision à toutes les dispositions des RU CIV et RU CIM ainsi que des nouveaux appendices D (RU CUV – droit des véhicules) et E (RU CUI – utilisation de l’infrastructure). Cet élargissement de compétence avait pour but de permettre une adaptation plus rapide du droit des transports et des deux nouveaux appendices aux modifications économiques et juridiques. Le projet du Secrétariat prévoyait par ailleurs qu’il n’était plus nécessaire de soumettre les décisions de l’Assemblée générale à une procédure de ratification.

4. Dans le cadre de la Commission de révision, il est apparu qu’eu égard au droit constitutionnel de nombreux États membres, une simplification aussi étendue de la procédure de révision ne pouvait être obtenue ni pour la Convention même ni pour les appendices (procès-verbal de la 11<sup>e</sup> session, p. 19-28). Les dispositions concernant les fondements de la responsabilité, la charge de la preuve, le champ d’application, les dommages-intérêts, la prescription et l’extinction des droits ainsi que le for ont été exclues de la procédure de révision simplifiée, utilisée pour les modifications adoptées par les commissions (procès-verbal de la 19<sup>e</sup> session, p. 75/76 ; procès-verbal de la 21<sup>e</sup> session, p. 36-38 et procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 48-51). »

angenommene Änderungen) auf alle Bestimmungen der ER CIV und der ER CIM sowie der neuen Anhänge D (ER CUV - Wagenrecht) und E (ER CUI - Nutzung der Eisenbahninfrastruktur) auszudehnen. Diese Kompetenzerweiterung sollte eine schnellere Anpassung des Transportrechtes und der beiden neuen Anhänge an eingetretene wirtschaftliche und rechtliche Veränderungen erlauben. Darüber hinaus hatte der Entwurf des Sekretariates vorgesehen, dass die Beschlüsse der Generalversammlung nicht mehr einem Ratifikationsverfahren unterworfen werden müssen.

4. Im Revisionsausschuss stellte sich heraus, dass eine so weitgehende Vereinfachung des Revisionsverfahrens mit Rücksicht auf die Verfassungsrechtslage in zahlreichen Mitgliedstaaten weder für das Übereinkommen selbst noch für die Anhänge erreicht werden konnte (Niederschrift 11. Tagung, S. 19-28). Vom vereinfachten Verfahren (d. h. von den Ausschüssen angenommene Änderungen) der Änderung durch den Revisionsausschuss wurden die Bestimmungen über die Grundlagen der Haftung, über die Beweislast, über den Anwendungsbereich, über die Schadenersatzleistungen, über die Verjährung und das Erlöschen von Ansprüchen sowie über Gerichtsstandbestimmungen ausgenommen (Niederschrift 19. Tagung, S. 75/76; Niederschrift 21. Tagung, S. 36-38

Committee to all the provisions of the CIV Uniform Rules and CIM Uniform Rules, as well as to the new Appendices D (CUV Uniform Rules - vehicle law) and E (use of the infrastructure). The objective of this broadening of competence was to allow transport law and the two new Appendices to be adapted more rapidly to economic and legal changes. In addition, the Secretariat draft provided that decisions of the General Assembly need no longer be subject to a ratification procedure.

4. At the Revision Committee, it became evident that, in view of the constitutional law of numerous Member States, it is not possible to achieve such an extensive simplification of the revision procedure for the Convention itself or for the Appendices (Report on the 11<sup>th</sup> session, pp. 19-28). The provisions concerning the bases of liability, the burden of proof, the scope of application, compensatory damages, the limitation and extinguishment of rights and the place of jurisdiction have been excluded from the simplified revision procedure (i.e. modifications adopted by the Committees) (Report on the 19<sup>th</sup> session, p. 75/76; Report on the 21<sup>st</sup> session, pp. 36 - 38 and Report on the 5<sup>th</sup> General Assembly, pp. 48-51).”

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

<p>2. Ajout d'un nouveau point 8 libellé comme suit :</p> <p>« 8. Selon les mêmes principes que pour les autres appendices, sauf l'appendice D, la Commission de révision est compétente pour modifier les Règles uniformes EST, à l'exception de leur champ d'application et de la disposition sur les déclarations. Comme pour les annexes aux RU APTU et ATMF, la Commission d'experts techniques est compétente pour adopter une nouvelle annexe ou modifier les annexes existantes aux RU EST. »</p>	<p>und Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 48-51).“</p> <p>2. Ein neuer Punkt 8 wird hinzugefügt und wie folgt gefasst:</p> <p>„8. Der Revisionsausschuss ist gemäß den für andere Anhänge mit Ausnahme des Anhangs D geltenden Grundsätzen befugt, die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST zu ändern, mit Ausnahme des Anwendungsbereichs und der Bestimmungen zu den Erklärungen. Wie bei den Anlagen zu den ER APTU und den ER ATMF ist der CTE befugt, eine neue Anlage anzunehmen oder die bestehenden Anlagen der ER EST zu ändern.“</p>	<p>2. Addition of a new paragraph 8 which reads as follows:</p> <p>“8. Following the principles applicable to other Appendices, except Appendix D, the Revision Committee is competent to modify the EST Uniform Rules, except the scope of application and provision on declarations. As with the Annexes to the APTU and ATMF UR, the CTE has the competence to adopt a new Annex or modify the existing Annexes to the EST UR.”</p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 34</b> <b>Décisions de l'Assemblée générale</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 34</b> <b>Beschlüsse der Generalversammlung</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 34</b> <b>Decisions of the General Assembly</b></p>
<p>La partie du rapport explicatif consolidé dédiée à l'article 34 est libellée comme suit :</p> <p>« 1. L'article 34 renonce en partie au système de l'article 20, § 1 et 2 de la COTIF 1980. Les expériences faites avec la COTIF 1980, entrée en vigueur seulement le 1<sup>er</sup> mai 1985, et le Protocole du 20 décembre 1990, entré en vigueur seulement le 1<sup>er</sup> novembre 1996,</p>	<p>Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 34 werden wie folgt gefasst:</p> <p>„1. Artikel 34 stellt eine teilweise Abkehr vom System des Artikels 20 §§ 1 und 2 COTIF 1980 dar. Die Erfahrungen mit der Inkraftsetzung des COTIF 1980 - erst zum 1. Mai 1985 - und mit der Inkraftsetzung des Protokolls vom 20. Dezember 1990 - erst</p>	<p>The part of the consolidated Explanatory Report on Article 34 reads as follows:</p> <p>“1. Article 34 partially abandons the system according to Article 20 §§ 1 and 2 of COTIF 1980. This amendment is justified by the experience with COTIF 1980, which did not come into force until 1 May 1985, and with the Protocol of 20 December 1990, which did</p>

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>justifie cette modification. Entre l'adoption et l'entrée en vigueur, presque cinq ans se sont écoulés dans le premier cas et presque six ans, dans le second cas, le nombre nécessaire de ratifications, d'adoptions ou d'approbations n'ayant pu être obtenu dans de meilleurs délais.</p>  | <p>zum 1. November 1996 - rechtfertigen diese Änderung. Zwischen der Verabschiedung und dem Inkrafttreten lagen im ersten Fall fast fünf, im zweiten Fall fast sechs Jahre, weil die erforderliche Zahl von Ratifikationen, Annahmen oder Genehmigungen in kürzerer Frist nicht erreicht wurde.</p>  | <p>not come into force until 1 November 1996. In the first case, almost five years elapsed between adoption and entry into force, and almost six years in the second case, due to the fact that it had not been possible to achieve the necessary number of ratifications, adoptions or approvals within a shorter period.</p>   |
| <p>2. Le projet du Secrétariat du 30 août 1996 prévoyait une entrée en vigueur automatique des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale pour les États ne s'étant pas opposés à ces modifications avant l'expiration d'un délai prévu pour l'entrée en vigueur. Une simplification aussi étendue de la procédure de révision en ce qui concerne les décisions de l'Assemblée générale n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 11<sup>e</sup> session, p. 23/24 ; procès-verbal de la 4<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 58/59, ligne directrice 8.1 ; procès-verbal de la 14<sup>e</sup> session, p. 67-69 ; procès-verbal de la 21<sup>e</sup> session, p. 41/42).</p> | <p>2. Der Entwurf des Sekretariates vom 30. August 1996 hatte ein automatisches Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens für die Staaten vorgesehen, die den Änderungen vor Ablauf einer für das Inkrafttreten vorgesehenen Frist nicht ausdrücklich widersprechen. Eine so weit gehende Vereinfachung des Revisionsverfahrens bei Beschlüssen der Generalversammlung erwies sich jedoch als nicht mehrheitsfähig (Niederschrift 11. Tagung, S. 23/24; Niederschrift 4. Generalversammlung, S. 58/59; Leitlinie 8.1; Niederschrift 14. Tagung S. 67-69; Niederschrift 21. Tagung, S. 41/42).</p> | <p>2. The Secretariat draft of 30 August 1996 provided for amendments to the Convention decided by the General Assembly coming into force automatically for states which did not oppose the amendments prior to the expiry of a period set for their entry into force. Such an extensive simplification of the revision procedure in respect of the decisions of the General Assembly did not achieve the necessary majority (Report on the 11<sup>th</sup> session, p. 23/24; Report on the 4<sup>th</sup> General Assembly, p. 58/59, Guideline 8.1; Report on the 14<sup>th</sup> session, pp. 67 B 69; Report on the 21<sup>st</sup> session, p. 41/42).</p> |
| <p>3. La procédure de modification des appendices a été réexaminée à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision et par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale. Compte tenu des larges évolutions réglementaires régionales et nationales, l'entrée en vigueur à une date impartie des modifications du droit</p>   | <p>3. Das Verfahren zur Änderung der Anhänge wurde bei der 26. Tagung des Revisionsausschusses und der 13. Tagung der Generalversammlung neuerlich geprüft. Unter Berücksichtigung der intensiven nationalen und regionalen rechtlichen Entwicklungen wurde das rechtzeitige</p>   | <p>3. The procedure for amendments to the Appendices was reconsidered at the 26<sup>th</sup> Revision Committee and 13<sup>th</sup> General Assembly. Taking into account intensive national and regional regulatory developments, the timely entry into force on a specified date of amendments to unified</p>  |

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

<p>ferroviaire unifié consacré dans les appendices a été soutenue et l'Assemblée générale a adopté des modifications de l'article 34, § 3 à 6.</p>	<p>Inkrafttreten von Änderungen des in den Anhängen enthaltenen einheitlichen Eisenbahnrechts unterstützt und die Generalversammlung nahm Änderungen des Artikels 34 §§ 3 bis 6 an.</p>	<p>railway law, as set out in the Appendices, was supported and the General Assembly adopted modifications to Article 34 §§, 3 to 6.</p>
<p>4. Le § 2 prévoit que les modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale entrent en vigueur douze mois après leur approbation par les deux tiers des États membres pour tous les États membres à l'exception de ceux qui ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications Le terme « approbation » est ici un terme générique désignant tout acte exprimant le consentement à être lié par les modifications, comme par exemple les instruments d'approbation, d'acceptation ou de ratification.</p>	<p>4. § 2 schreibt vor, dass die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst zwölf Monate nach der Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft treten, mit Ausnahme derjenigen, die erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen Der Begriff ‚Genehmigung‘ steht dabei als Oberbegriff für jeglichen Akt, mit dem die Zustimmung zum Ausdruck gebracht wird, durch die Änderungen gebunden zu sein; es sind dies beispielsweise Genehmigungs-, Annahme- oder Ratifikationsurkunden.</p>	<p>4. § 2 prescribes that the amendments to the Convention itself decided by the General Assembly come into force, for all Member States except those which have made a declaration to the effect that they do not approve the said amendments, twelve months after their approval by two-thirds of the Member States. The term ‘approval’ is a generic term covering any act expressing consent to be bound by the modifications, such as instruments of approval, acceptance or ratification.</p>
<p>Les déclarations d'approbation ne peuvent être faites et les déclarations de non-approbation faites et retirées que par les « autorités qualifiées » (chefs d'État, chefs de gouvernement et ministres des affaires étrangères) ou d'autres autorités à condition qu'elles présentent des pleins pouvoirs au Dépositaire.</p>	<p>Nur ‚Ermächtigungsautoritäten‘ (Staats- und Regierungschefs oder Minister für auswärtige Angelegenheiten) oder gehörig bevollmächtigte Personen, vorausgesetzt die Vollmacht wurde beim Depositar hinterlegt, können Erklärungen über die Genehmigung abgegeben und Erklärungen über die Nichtgenehmigung abgeben oder zurücknehmen.</p>	<p>Declarations of approval may only be made, and declarations of non-approval may only be made and withdrawn, by ‘Qualified Authorities’ (Heads of State, Heads of Government or Ministers for Foreign Affairs) or other authorities on condition that full powers are submitted to the Depository.</p>
<p>5. Le § 3 établit que les modifications des</p>	<p>5. § 3 legt fest, dass von der</p>	<p>5. § 3 says that amendments to the Appendices</p>

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

appendices adoptées par l'Assemblée générale entrent automatiquement en vigueur trente-six mois après leur notification par le Secrétaire général pour tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant l'entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

Le délai entre l'adoption des modifications et leur entrée en vigueur devrait être raisonnable afin de permettre l'exécution des procédures nationales et de donner le temps au secteur privé de préparer l'application des nouvelles règles. En règle générale, le délai de trois ans, qui correspond également à la périodicité de l'Assemblée générale, a été jugé raisonnable et suffisant. Ces trois années pouvant ne pas suffire pour des modifications de grande ampleur, l'Assemblée générale peut décider d'un délai plus long.

Les déclarations de non-approbation ne peuvent être faites et retirées que par les « autorités qualifiées » (chefs d'État, chefs de gouvernement et ministres des affaires étrangères) ou d'autres autorités à condition qu'elles présentent des pleins pouvoirs.

Generalversammlung angenommene Änderungen der Anhänge sechsunddreißig Monate nach Mitteilung der Änderungen durch den Generalsekretär für alle Mitgliedstaaten automatisch in Kraft treten, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen, sowie derjenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben.

Die Zeitspanne zwischen Annahme einer Änderung und ihrem Inkrafttreten sollte hinreichend lang sein, so dass nationale Verfahren abgeschlossen werden können und der Privatsektor sich auf die Anwendung neuer Regeln vorbereiten kann. Allgemein wurde die Dreijahresfrist, die auch der Periodizität der Generalversammlung entspricht, als angemessen und ausreichend angesehen. Da drei Jahre für umfassende Änderungen möglicherweise zu kurz sein können, kann die Generalversammlung eine längere Frist beschließen.

Nur ‚Ermächtigungsautoritäten‘ (Staats- und Regierungschefs oder Minister für auswärtige Angelegenheiten) oder gehörig bevollmächtigte Personen können Erklärungen über die Nichtgenehmigung abgeben oder zurücknehmen.

adopted by the General Assembly enter into force automatically for all Member States thirty-six months after their notification by the Secretary General, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.

The time between adoption of the modifications and their entry into force should be reasonable in order to allow national procedures to be completed and give the private sector time to prepare for the application of new rules. As a general rule, the three year time period, which also corresponds to the periodicity of the General Assembly, was considered as reasonable and sufficient. As three years may not be sufficient for comprehensive amendments, the General Assembly may decide on a longer period.

Declarations of non-approval may only be made and withdrawn, by 'Qualified Authorities' (Heads of State, Heads of Government or Ministers for Foreign Affairs) or other authorities on condition that full powers are submitted.

## Convention de base – Grundübereinkommen – Base Convention

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>6. Dans le cas des modifications adoptées par l'Assemblée générale et la Commission de révision, les § 2 et 3 consacrent le droit des États membres de choisir de ne pas être liés, en émettant une déclaration de non-approbation. Les conséquences juridiques sont décrites à l'article 34, § 6 et 7.</p>  | <p>6. Bei von der Generalversammlung und dem Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen sehen die §§ 2 und 3 das Recht der Mitgliedstaaten vor, durch eine Erklärung über die Nichtgenehmigung „auszusteigen“. Die rechtlichen Folgen dieser Maßnahme sind in Artikel 34 §§ 6 und 7 dargelegt.</p>   | <p>6. In case of modifications adopted by the General Assembly and the Revision Committee, §§ 2 and 3 enshrine the right of Member States to opt out by issuing a declaration of non-approval. The legal consequences of opting out are described in Article 34, §§ 6 and 7.</p>   |
| <p>7. Au moment de l'adoption d'une modification, l'Assemblée générale peut spécifier que celle-ci est d'une nature telle que les États qui ne peuvent pas accepter cette modification, devront sortir de l'Organisation (§ 6). La conséquence juridique de la suspension de l'application des Règles uniformes, jusqu'alors prévue à l'article 20, § 3, de la COTIF 1980, a été maintenue, dans la mesure où les décisions de l'Assemblée générale concernent des appendices à la Convention (§ 7). Ces deux conséquences juridiques ont pour objet de maintenir l'unité juridique en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 21<sup>e</sup> session, p. 44-46). Ce n'est certes pas une solution idéale, mais elle permet d'éviter une incertitude juridique, comme celle qui existe en trafic international aérien en raison des différentes versions de la Convention de Varsovie en vigueur. »</p> | <p>7. Bei der Beschlussfassung über eine Änderung kann die Generalversammlung feststellen, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass Staaten, die solche Änderungen nicht annehmen können, aus der Organisation ausscheiden müssen (§ 6). Die bisher in Artikel 20 § 3 COTIF 1980 vorgesehene Rechtsfolge der Aussetzung der Anwendung von einheitlichen Rechtsvorschriften wurde beibehalten, soweit Beschlüsse der Generalversammlung Anhänge zum Übereinkommen betreffen (§ 7). Beide Rechtsfolgen dienen der Aufrechterhaltung der Rechtseinheit im internationalen Eisenbahnverkehr (Niederschrift 21. Tagung, S. 44-46). Dies stellt zwar keine Ideallösung dar, jedoch wird eine Rechtsunsicherheit, wie sie im internationalen Luftverkehr auf Grund der unterschiedlichen in Kraft befindlichen Fassungen des Warschauer Abkommens herrscht, vermieden.“</p> | <p>7. When an amendment is adopted, the General Assembly may specify that the amendment in question is of such a nature that those States which are unable to accept that amendment must leave the Organisation (§ 6). The legal consequence of the suspension of the application of the Uniform Rules, previously provided for by Article 20, § 3 of COTIF 1980, has been retained insofar as the decisions of the General Assembly concern the Appendices to the Convention (§ 7). The purpose of these two legal consequences is to maintain legal unity in international rail traffic (Report on the 21<sup>st</sup> session, pp. 44-46). It is granted that this is not an ideal solution, but it helps avoid legal uncertainty of the type that exists in international air traffic due to the different versions of the Warsaw Convention that are in force.”</p> |



## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<p>Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :</p>	<p>Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), werden wie folgt geändert:</p>	<p>The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic, Appendix E to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:</p>
<p><b>Le titre est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Der Titel wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>The title is modified as follows:</b></p>
<p>Le titre est libellé comme suit :</p>	<p>Der Titel wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Amend the title to read as follows:</p>
<p><b>« Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire »</b></p>	<p><b>„Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr“</b></p>	<p><b>“Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic”</b></p>
<p><b>L'article premier est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 1 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 1 is modified as follows:</b></p>
<p>1. Le § 1 est libellé comme suit :</p>	<p>1. § 1 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>1. Amend § 1 to read as follows:</p>
<p>« § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) dans un Etat membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. »</p>	<p>„§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. “</p>	<p>“§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (contract of use) in a Member State in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. ”</p>

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

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

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

3. L'ancien § 2 devient le § 3.

**L'article 3 est modifié comme suit :**

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

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

2. Nach § 1 wird folgender § 2 eingefügt:

„§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten ohne Rücksicht auf den Sitz oder die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages und auch dann, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.“

3. Der ehemalige § 2 wird § 3.

**Artikel 3 wird wie folgt geändert:**

1. Nach Buchstabe a) wird folgender Buchstabe aa) eingefügt:

„aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Zugtrasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert sind;“

2. The following § 2 is inserted after § 1:

“§ 2 These Uniform Rules shall apply irrespective of the place of business or the nationality of the contracting parties and even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.”

3. Former § 2 becomes § 3.

**Article 3 is modified as follows:**

1. The following letter aa) is inserted after letter a):

“aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;”

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

<p>2. La lettre b) est libellée comme suit :</p> <p>« b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l’Etat dans lequel se situe l’infrastructure ferroviaire ; »</p>	<p>2. Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt;“</p>	<p>2. Amend letter b) to read as follows:</p> <p>“b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located;”</p>
<p>3. La lettre c) est libellée comme suit :</p> <p>« c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’Etat dans lequel la personne exerce cette activité ; »</p>	<p>3. Buchstabe c) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„c) „Beförderer“ die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr befördert und die nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;“</p>	<p>3. Amend letter c) to read as follows:</p> <p>“c) “carrier” means the natural or legal person which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;”</p>
<p>4. La lettre g) est libellée comme suit :</p> <p>« g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l’Etat dans lequel se situe l’infrastructure ferroviaire, qu’en ce qui concerne le transporteur :</p> <p>- l’organisation interne de l’entreprise,</p>	<p>4. Buchstabe g) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers</p> <p>- die interne Organisation des Unternehmens sowie</p>	<p>4. Amend letter g) to read as follows:</p> <p>“g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,</p> <p>- the internal organisation of the undertaking as well as</p>

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

- ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure ferroviaire,

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire. »

**L'article 5 est modifié comme suit :**

Le § 1 est libellé comme suit :

« § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne. »

**L'article 5bis est modifié comme suit :**

Les § 1 et 2 sont libellés comme suit :

« § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel

- das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Eisenbahninfrastruktur gefährlos Verkehrsleistungen zu erbringen.“

**Artikel 5 wird wie folgt geändert:**

§ 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1 Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.“

**Artikel 5bis wird wie folgt geändert:**

§§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„§ 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Ei-

- the personnel to be employed and the vehicles to be used on the railway infrastructure,

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that railway infrastructure.”

**Article 5 is modified as follows:**

Amend § 1 to read as follows:

“§ 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.”

**Article 5bis is modified as follows:**

Amend §§ 1 and 2 to read as follows:

“§ 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

<p>se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.</p>	<p>senbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.</p>	<p>located including, where appropriate, the law of the European Union.</p>
<p>§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. »</p>	<p>§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.“</p>	<p>§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.”</p>
<p><b>L'article 7 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 7 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 7 is modified as follows:</b></p>
<p>Le § 2 est libellé comme suit :</p>	<p>§ 2 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Amend § 2 to read as follows:</p>
<p>« § 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire. »</p>	<p>„§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.“</p>	<p>“§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.”</p>
<p><b>Article 8 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 8 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 8 is modified as follows:</b></p>
<p>1. Le § 1 est libellé comme suit :</p>	<p>1. § 1 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>1. Amend § 1 to read as follows:</p>
<p>« § 1 Le gestionnaire est responsable :</p>	<p>„§ 1 Der Betreiber haftet für</p>	<p>“§ 1 The manager shall be liable</p>
<p>a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),</p>	<p>a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),</p>	<p>a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),</p>

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation. »

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

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

b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.

Der Betreiber haftet auch für Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn diese während der Nutzung entstandenen Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.“

2. In § 2 Buchstabe a) wird Unterpunkt 1 wie folgt gefasst:

„1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,“

b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.

The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the railway infrastructure while it is being used.”

2. Amend § 2 letter a) subpoint 1 to read as follows:

“1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the railway infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,”

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

Article 9 est modifié comme suit :	Artikel 9 wird wie folgt geändert:	Article 9 is modified as follows:
<p><b>Le § 1 est libellé comme suit :</b></p>	<p><b>§ 1 wird wie folgt gefasst:</b></p>	<p><b>Amend § 1 to read as follows:</b></p>
<p>« § 1 Le transporteur est responsable :</p> <p>a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),</p> <p>b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),</p> <p>causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées. »</p>	<p>„§ 1 Der Beförderer haftet für</p> <p>a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),</p> <p>b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),</p> <p>die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht worden sind.“</p>	<p>“§ 1 The carrier shall be liable</p> <p>a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),</p> <p>b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),</p> <p>caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the railway infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.”</p>
<p><b>Article 10 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 10 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 10 is modified as follows:</b></p>
<p>Le § 3 est libellé comme suit</p>	<p>§ 3 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Amend § 3 to read as follows:</p>
<p>« § 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1,</p>	<p>„§ 3 Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1</p>	<p>“§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis</p>

Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire. »

sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzen, zu vertreten sind. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Beförderer dem Betreiber zu gleichen Teilen.“

in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.”



## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

<b>Modifications du Rapport explicatif consolidé</b>	<b>Änderungen der konsolidierten Erläuternden Bemerkungen</b>	<b>Amendments to the consolidated Explanatory Report</b>
<p>Le Rapport explicatif consolidé des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI) est modifié comme suit :</p>	<p>Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) werden wie folgt geändert:</p>	<p>The consolidated Explanatory Report of the Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic is amended as follows:</p>
<p>Le titre est libellé comme suit :</p>	<p>Der Titel wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Amend the title to read as follows:</p>
<p><b>« Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI) »</b></p>	<p><b>„Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) “</b></p>	<p><b>“Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Rail Traffic (CUI) ”</b></p>
<p>Après « Rapport explicatif », ajouter le nouveau texte libellé comme suit :</p>	<p>Nach „Erläuternde Bemerkungen“ wird ein neuer Text hinzugefügt und wie folgt gefasst:</p>	<p>The following new text is inserted after “Explanatory report”:</p>
<p><b>« Titre</b></p>	<p><b>„Titel</b></p>	<p><b>“Title</b></p>
<p>La terminologie utilisée dans le titre des RU CUI et dans certaines de leurs dispositions a été harmonisée avec celle de la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).</p>	<p>Die im Titel sowie in einigen Bestimmungen der ER CUI verwendete Terminologie ist mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“) harmonisiert worden.“</p>	<p>The terminology used in the title of the CUI UR and in a few provisions of the CUI UR was harmonised with the terminology used in Directive 2012/34/EU (“railway infrastructure” instead of “infrastructure”).”</p>

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

**Article premier  
Champ d'application**

La partie du rapport explicatif consolidé dédiée à l'article premier est libellée comme suit :

- « 1. Conformément au § 1, les Règles uniformes (RU) CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. L'article premier, § 1, doit être lu et interprété en combinaison avec l'article 3, lettre aa), où « trafic international ferroviaire » est défini.

Le terme « trafic international ferroviaire » requiert une nouvelle définition spécifique s'appuyant sur les sillons utilisés pour ce type de trafic (v. également chiffre 1 des remarques sur l'article 3). Il ne doit pas nécessairement s'agir d'un sillon international (c.-à-d. établi par un accord de deux gestionnaires d'infrastructure ou plus) : le trafic international peut être réalisé sur deux sillons nationaux successifs ou plus, situés dans au moins deux États. Dans les deux cas, on peut parler d'utilisation internationale de l'infrastructure.

**Artikel 1  
Anwendungsbereich**

Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 werden wie folgt gefasst:

- „1. Gemäß § 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat im „internationalen Eisenbahnverkehr“, sofern der Zweck des Nutzungsvertrages die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIV und der ER CIM ist. Artikel 1 § 1 ist mit Artikel 3 Buchst. aa), wo der Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ bestimmt wird, zusammenzulesen und auszulegen.

Der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderte eine spezifische neue Begriffsbestimmung mit speziellem Fokus auf den für derartigen Verkehr genutzten Zugtrassen (siehe auch Abs. 1 der Kommentare zu Artikel 3). Dabei muss es sich nicht zwangsweise um internationale Zugtrassen (die per Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet werden) handeln; internationaler Verkehr kann auch auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen stattfinden, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. Beide Fälle gelten als internationale Nut-

**Article 1  
Scope**

The part of the consolidated Explanatory Report on Article 1 reads as follows:

- “1. According to § 1, the CUI Uniform Rules (UR) are applicable to every contract of use of railway infrastructure in a Member State in “international railway traffic” insofar as the purpose of the contract of use of railway infrastructure is international carriage by rail within the meaning of the CIV UR and the CIM UR. Article 1 § 1 has to be read and interpreted together with Article 3 letter aa) where “international railway traffic” is defined.

The term “international railway traffic” required a specific new definition geared towards the train paths used for such traffic (see also paragraph 1 of the comments on Article 3). This need not necessarily be an international train path (i.e. one established by agreement between two or more infrastructure managers); international traffic can also be performed on two or more successive national train paths located in at least two States. Both cases can be referred to as international use of railway infrastructure.

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

Dans ce contexte, le terme « transports » a la même signification que dans d'autres conventions relevant du droit des transports telles que la CMR, les Conventions de Varsovie, de Montréal et d'Athènes ainsi que les Règles de Hambourg.

Pour l'expression « transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM », se reporter aux notes explicatives concernant l'article premier des CIV et l'article premier des CIM. Seule l'utilisation commerciale est donc couverte. L'utilisation non commerciale de l'infrastructure ferroviaire sans relation avec le trafic CIV ou CIM ne relève pas du champ d'application des RU CUI (v. points 6 et 7). Toutefois, le lien formel avec les RU CIV ou CIM comme objet du contrat n'implique pas un lien avec chaque contrat individuel de transport CIV ou CIM.

La question de savoir si une entreprise ou un transporteur « national » ou « étranger » utilise l'infrastructure ferroviaire est sans importance en ce qui concerne l'application des RU CUI.

zung der Eisenbahninfrastruktur.

In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln.

Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zu Artikel 1 CIM. Dies bedeutet, dass lediglich die kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur abgedeckt ist. Die nicht kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ohne jegliche Verbindung zu CIV- oder CIM-Beförderungen, liegt außerhalb des Anwendungsbereichs der ER CUI (siehe Punkte 6 und 7). Der ausdrückliche Verweis auf die ER CIV/CIM als Zweck der Beförderung bedeutet jedoch keine Verbindung zu jedem einzelnen CIV- oder CIM-Beförderungsvertrag.

Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Eisenbahninfrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der ER CUI ohne Belang.

In this context the term “carriage” has the same meaning as in other transport law conventions, such as CMR, Warsaw and Montreal Convention, Hamburg Rules and Athens Convention.

Regarding the term “international carriage within the meaning of the CIV UR and the CIM UR” see explanatory notes with regard to Article 1 CIV and Article 1 CIM. This means that only commercial use of railway infrastructure is covered. Non-commercial use of railway infrastructure, without any relation to CIV or CIM traffic, is outside the scope of the CUI UR (see items 6 and 7). However, the express link to the CIV/CIM UR as the purpose of the contract does not mean a link with each individual CIV or CIM contract of carriage.

The question of whether a “national” or a “foreign” railway undertaking/carrier is using the railway infrastructure is irrelevant with regard to the application of the CUI UR.

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

<p>Les RU CUI s'appliquent également à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans les États où il n'a pas été procédé à la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la fourniture de services de transport et où, par conséquent, une entreprise intégrée opère dans les deux domaines d'activité ferroviaire, dans la mesure où des entreprises ferroviaires étrangères sont autorisées à accéder à l'infrastructure ferroviaire de ces États.</p>	<p>Die ER CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu der Eisenbahninfrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.</p>	<p>The CUI UR also apply to the use of the railway infrastructure in those States where there has been no separation of railway infrastructure management from the provision of transport services and hence where an integrated undertaking is working in both areas of railway operation, in so far as foreign railway undertakings are allowed access to the railway infrastructure in these States.</p>
<p>2. Le § 1 renonce à limiter le champ d'application aux contrats à titre onéreux. Les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire ne sont pas toujours nécessairement des contrats à titre onéreux. Il est en principe concevable qu'une infrastructure ferroviaire, dont le gestionnaire est par exemple une autorité étatique, soit à la disposition de différents transporteurs sans qu'il y ait une contrepartie financière directe.</p>	<p>2. § 1 verzichtet darauf, den Anwendungsbereich auf <i>entgeltliche</i> Verträge zu beschränken. Verträge über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur müssen nicht in allen Fällen entgeltliche Verträge sein. Es ist grundsätzlich denkbar, dass eine Eisenbahninfrastruktur, deren Betreiber z.B. eine staatliche Stelle ist, auch ohne unmittelbare wirtschaftliche Gegenleistung verschiedenen Beförderern zur Verfügung steht.</p>	<p>2. § 1 does not limit the scope of application to contracts <i>for reward</i>. Contracts of use of railway infrastructure are not always necessarily contracts for reward. It is conceivable, in principle, that a railway infrastructure which is managed by, for example, a state authority, should be at the disposal of different carriers without a direct commercial consideration.</p>
<p>3. Les RU CUI ne sont applicables qu'en cas d'utilisation internationale de l'infrastructure ferroviaire. Elles ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national. Les États membres sont toutefois libres de prévoir le même régime juridique pour le trafic national.</p>	<p>3. Die ER CUI finden nur auf die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur Anwendung. Sie gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.</p>	<p>3. The CUI UR only apply to the international use of railway infrastructure. They do not apply to the use of railway infrastructure for domestic traffic. The Member States are nevertheless free to provide the same legal system for domestic traffic.</p>
<p>4. Le § 2 sert à préciser que les RU CUI sont également applicables à une infrastructure ferroviaire gérée par un État ou par des institutions gou-</p>	<p>4. § 2 dient der Klarstellung, dass auch eine von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betriebene Eisenbahninfrastruktur, die auf Grund eines Ver-</p>	<p>4. § 2 states that the CUI UR are also applicable to a railway infrastructure managed by a State or by governmental institutions. In the case of a</p>

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>vernementales. Lorsqu'il s'agit d'une infrastructure « étatique », le contrat d'utilisation n'est pas nécessairement à caractère de droit civil ; il est aussi possible qu'il s'agisse de contrats de droit public. Ceux-ci seront toutefois également soumis aux RU CUI, notamment en ce qui concerne la responsabilité.</p>   | <p>trages genutzt wird, unter die ER CUI fällt. Handelt es sich um eine „staatliche“ Infrastruktur, muss der Nutzungsvertrag nicht unbedingt zivilrechtlichen Charakter haben; auch öffentlich-rechtliche Verträge sind denkbar, die dann jedoch insbesondere hinsichtlich der Haftung ebenfalls den ER CUI unterliegen.</p>  | <p>“state” infrastructure, contracts of use are not necessarily contracts under civil law; it is also possible for them to be contracts under public law. The latter, however, are also subject to the CUI Uniform Rules, particularly with regard to liability.</p>   |
| <p>5. Le § 3 souligne le fait que les Règles uniformes visent à régler uniquement les relations des parties au contrat d'utilisation entre elles. Comme cela a déjà été précisé aux chiffres 8 à 10 des Généralités, un « parallélisme » des actions concurrentes contre les auxiliaires des parties au contrat doit exclure toute possibilité de contourner l'application des RU CUI. En tant qu'un des exemples les plus importants des relations juridiques qui restent soumises au droit national, le § 3, lettre a), précise que la responsabilité des employeurs ou des commettants des auxiliaires envers ces derniers n'est pas réglée par les RU CUI, mais par le droit national.</p> | <p>5. § 3 hebt hervor, dass in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nur die Beziehungen der Parteien des Nutzungsvertrages untereinander geregelt werden sollen. Wie in Ziffer 8 bis 10 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, soll durch „Gleichschaltung“ konkurrierender Ansprüche gegen die Hilfspersonen der Parteien des Nutzungsvertrages jede Möglichkeit zur Umgehung der ER CUI vermieden werden. Als eines der wichtigsten Beispiele für die Rechtsbeziehungen, die weiterhin dem Landesrecht unterstehen, stellt § 3 Buchst. a) klar, dass die Haftung der Dienst- oder Auftraggeber der Hilfspersonen diesen gegenüber nicht durch die ER CUI geregelt werden.</p> | <p>5. § 3 emphasises the fact that these Uniform Rules are concerned only with regulating the relationships of the parties to the contract with one another. As already stated in Nos. 8 to 10 of the General Points, a “parallelism” of competing actions against the auxiliaries of the parties to the contract is intended to exclude any possibility of circumventing the application of the CUI UR. As one of the most important examples of the legal relationships which remain subject to the national law, § 3, letter a) states that the liability of employers or principals of auxiliaries towards the latter is not regulated by the CUI UR, but by the national law.</p> |
| <p>6. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas.</p>  | <p>6. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten.</p>  | <p>6. Use of railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR as well as other consignments to which the CIM UR do not apply.</p>   |

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>7. Le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure ferroviaire par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises, c'est-à-dire des trains ou véhicules ferroviaires vides circulant avant ou après un transport de voyageurs ou de marchandises si cette exploitation correspond à <i>un transport international au sens des RU CIV ou CIM</i>. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par des wagons ou trains vides en connexion avec un transport soumis aux RU CIM/CIV est considérée comme une utilisation commerciale dans le cadre du trafic international tel qu'il est défini aux fins des RU CUI à l'article 3, aa). La circulation sans chargement ne peut être envisagée indépendamment de la circulation avec chargement. S'il y a lieu, une course à vide peut donc être intégrée dans la circulation avec chargement, par exemple lorsque le train va d'abord quelque part à vide, jusqu'à un port par exemple, pour y être chargé de marchandises à transporter conformément aux RU CIM. Par conséquent, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport international ferroviaire (subséquent ou précédent). »</p> | <p>7. Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern, aber, z. B. als Vor- oder Nachlauf, in Verbindung mit einer <i>internationalen Eisenbahnbeförderung im Sinne der ER CIV oder der ER CIM</i> stehen. Im Falle der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch leere Güterwagen/Züge in Verbindung mit CIM/CIV-Beförderungen, gilt dies als kommerzielle Nutzung im Kontext eines internationalen Eisenbahnverkehrs, gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 aa). Leerläufe können nicht isoliert von Lastläufen betrachtet werden. Falls nötig, kann ein Leerlauf Teil eines Lastlaufs sein, z. B. wenn der Zug zunächst leer irgendwohin fährt (beispielsweise in einen Hafen), um dort mit Gütern für eine CIM-Beförderung beladen zu werden. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z. B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einem (nachfolgenden oder vorangehenden) internationalen Eisenbahnverkehr verbunden sind.“</p> | <p>7. The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of railway infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight, i.e. empty trains or railway vehicles operated before or after the carriage of passengers or freight, if such operations relate to <i>international carriage within the meaning of the CIV UR or the CIM UR</i>. In the case of use of railway infrastructure by empty wagons/trains in connection with CIM/CIV transport, this counts as commercial use in the context of international traffic, as defined for the purpose of the CUI UR in Article 3 aa). Non-load runs cannot be considered in isolation from load runs. Should it be necessary, an empty run can be part of the load run, for instance if the train first goes somewhere empty, e.g. to a port, in order that it can be loaded with goods to be carried in accordance with the CIM UR. Therefore, use for the purpose of preparations before the train is made ready and dispatched (before the first passenger gets into the train or the goods are loaded) and for the purpose of the work carried on once carriage has been completed (e.g. cleaning and empty returns) are also included in the scope of the contract of use as long as these actions are linked to (subsequent or preceding) international railway traffic.”</p> |
|---|--|--|

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

**Article 3  
Définitions**

1. Le point 1 est libellé comme suit :

- « 1. Ces définitions servent à préciser le champ d'application matériel et à faciliter la rédaction des textes. À la suite de la révision du champ d'application, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est maintenant requise. Elle s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international. Le trafic international peut être réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de plusieurs gestionnaires d'infrastructure ou organismes chargés de l'attribution des sillons, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou les organismes chargés de l'attribution des sillons concernés, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve dans différents États.

Il est fait référence aux « organismes chargés de l'attribution des sillons » car les fonctions de gestionnaire d'infrastructure, dont l'attribution des sillons, peuvent être remplies par différents organismes en fonction du droit

**Artikel 3  
Begriffsbestimmungen**

1. Punkt 1 wird wie folgt gefasst :

- „1. Die Begriffsbestimmungen dienen der Präzisierung des materiellen Anwendungsbereiches sowie der redaktionellen Vereinfachung des Textes. In Zusammenhang mit der Revision des Anwendungsbereichs wurde eine neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderlich. Diese fußt auf den für den internationalen Verkehr genutzten Trassen. Internationaler Verkehr kann entweder auf einer internationalen Zugtrasse, die durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen eingerichtet wird, durchgeführt werden oder auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen, die, sofern sich die Eisenbahninfrastruktur in zwei verschiedenen Staaten befindet, von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert werden müssen.

Der Verweis auf die „für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen“ erfolgt, da die Aufgaben des Infrastrukturbetreibers, einschließlich der Zuweisung von Zugtrassen, im Einklang mit nationalem Recht von verschie-

**Article 3  
Definitions**

1. Paragraph 1 reads as follows:

- “1. These definitions serve to specify the material scope of application and to simplify drafting of the texts. Following the revision of the scope of application, a new definition of “international railway traffic” became necessary. It is geared towards train paths used for international traffic. International traffic may either be performed on an international train path, i.e. on a train path established by agreement between two or more infrastructure managers or bodies in charge of allocation of train paths, or on two or more successive national train paths coordinated by the infrastructure managers or bodies in charge of allocation of train paths that are concerned if the railway infrastructure is situated in different States.

The reference to “bodies in charge of allocation of train paths” is made as the functions of the infrastructure manager, including allocation of train paths, may be performed by different bodies in accordance with national law.

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

national. Dans le droit de l'UE (voir directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen), les concepts de sillon et de capacité coexistent. Ce dernier désigne la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période.

Dans le cadre de cette définition, la coordination doit être comprise comme la coopération entre gestionnaires d'infrastructure aux fins de l'attribution de sillons nationaux successifs. Elle peut être bilatérale ou multilatérale.

Les RU CUI ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national. En principe, les États membres sont toutefois libres de le soumettre au même régime juridique. »

2. Les points 3 et 4 sont libellés comme suit :

- « 3. La Commission de révision a, lors de sa 24<sup>e</sup> session (23-25.6.2009), décidé de préciser la définition du terme « **gestionnaire** » à la lettre b) pour expliquer qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être cons-

denen Stellen wahrgenommen werden können. Im EU-Recht (siehe Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) existiert neben dem Begriff *Zugtrasse* auch der Begriff *Kapazität*. Letzterer bezeichnet die Möglichkeit, für ein Infrastrukturelement angeforderte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen.

Unter *Koordinierung* ist für die Zwecke dieser Begriffsbestimmung die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen zu verstehen. Diese Koordinierung kann auf bilateraler oder multilateraler Ebene stattfinden.

Die ER CUI gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr. Grundsätzlich steht es den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr dasselbe Rechtsregime vorzusehen.“

2. Die Punkte 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

- „3. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009), die Begriffsbestimmung „**Betreiber**“ in Buchstabe b) klarzustellen, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung

In EU law (see Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council, establishing a single European railway area) along with the notion of train path, the notion of capacity exists. The latter means the potential to schedule train paths requested for an element of infrastructure for a certain period.

Coordination for the purpose of this definition should be understood as cooperation between infrastructure managers in order to allocate successive national train paths. Such cooperation may be undertaken at bilateral or multilateral level.

The CUI UR do not apply to the use of railway infrastructure for domestic traffic. In principle, the Member States are nevertheless free to provide the same legal system for domestic traffic.”

2. Paragraphs 3 and 4 read as follows:

- “3. At its 24<sup>th</sup> session (23-25.6.2009), the Revision Committee decided to clarify the definition of the term “**manager**” in letter b) to explain that where the law of the EU or corresponding domestic law applies, a person fal-



## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

ciente de toutes les obligations qui en découlent dans les domaines dans lesquels le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique.

4. Il en va de même pour la définition du terme « **transporteur** » à la lettre c) : la révision de 2009 visait à davantage de précision afin de mettre en évidence qu'une personne qui tombe sous cette définition doit être consciente de toutes les obligations existant en matière d'octroi de licences là où le droit de l'UE ou le droit national correspondant s'applique. En particulier, les transporteurs d'États non membres de l'UE doivent être conscients du fait que lorsqu'ils concluent un contrat avec un gestionnaire d'infrastructure d'un État membre de l'UE en qualité d'« entreprise ferroviaire » conformément au droit de l'UE, ils sont soumis aux obligations de l'UE, notamment en matière d'octroi de licences et de certificats de sécurité. La clarification du champ d'application des CUI a entraîné une modification supplémentaire de la définition de « transporteur » : le trait spécifique de la définition n'est pas l'exécution de transports internationaux en vertu des RU CIV ou CIM, mais le transport en trafic international ferroviaire dont la définition est nouvellement introduite. Le renvoi aux RU CIV et CIM est devenu superflu au vu du nouveau libellé de l'article premier, § 1, et de la nouvelle définition de « trafic international ferroviaire ». Le libellé a été aligné sur les définitions similaires dans le système juridique de

fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.

4. Dasselbe gilt für die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c). Zweck der Revision 2009 war es, deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EU den EU-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft. Die Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI hat schließlich eine weitere Abänderung der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ erforderlich gemacht: Spezifikum der Begriffsbestimmung ist nicht die Erbringung internationaler Beförderungsleistungen gemäß ER CIV oder CIM, sondern die Beförderung im internationalen Eisenbahnverkehr, für den neu eine Begriffsbestimmung eingeführt wurde. Der Verweis auf die ER CIV/CIM ist angesichts des neuen Wortlauts des Artikels 1 § 1 und der neu eingeführten Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ überflüssig geworden. Darüber hinaus ist der Wortlaut an äh-

ling under the definition has to be aware of all respective obligations.

4. The same applies to the definition of the term “**carrier**” in letter c): the aim of the revision in 2009 was to make clear that where the law of the EU or corresponding domestic law applies, a person falling under the definition has to be aware of all licensing obligations. In particular, non-EU carriers have to note that, when contracting with infrastructure managers of EU Member States as “railway undertakings” under the law of the EU, they are subject to EU obligations, in particular licensing and safety certification requirements. The clarification of the scope of application of the CUI UR resulted in a further amendment to the definition of “carrier”: the specific feature of the definition is not the performance of international transport in accordance with the CIV or CIM UR, but carriage in international railway traffic, the definition of which was newly introduced. The reference to the CIV/CIM UR has become superfluous in view of the new wording of Article 1 § 1 and the newly introduced definition of “international railway traffic”. In addition, the wording was aligned with similar definitions in the legal system of COTIF (Art. 2 letter c) CUV) or in EU law (Art. 3 of Directive 2012/34/EU). The improved wording makes it clear that both legal and natural persons

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

la COTIF (art. 2, lettre c), CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique. »

3. Le point 11 est libellé comme suit :

« 11. La définition de « **certificat de sécurité** » à la lettre g) clarifie qu'il ne s'agit pas uniquement de la sécurité des véhicules, mais que ce certificat se rapporte également à l'organisation interne de l'entreprise et au personnel à employer (cf. directive 95/19/CE). À la 24<sup>e</sup> session de la Commission de révision, le libellé de cette définition a été aligné sur le libellé correspondant dans les autres définitions modifiées. Pour l'essentiel, il ressortait déjà clairement du libellé adopté en 1999 par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale que le certificat de sécurité devait être basé sur le droit applicable là où est située l'infrastructure ferroviaire, y compris le droit applicable de l'État membre de l'UE dans lequel est située l'infrastructure ferroviaire. »

liche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im EU-Recht (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen worden. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.“

3. Punkt 11 wird wie folgt gefasst :

„11. Die Begriffsbestimmung für „**Sicherheitszertifikat**“ in Buchstabe g) stellt klar, dass es nicht nur um die Sicherheit der Fahrzeuge geht, sondern dass sich diese Bescheinigung auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 95/19/EG). In der 24. Tagung des Revisionsausschusses wurde die Formulierung dieser Begriffsbestimmung der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen war es schon aus der im Jahre 1999 von der 5. Generalversammlung angenommenen Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich des geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt.“

may be carriers.”

3. Paragraph 11 reads as follows:

“11. The definition of “**safety certificate**” in letter g) clarifies that it is not a matter solely of the safety of vehicles, but that this certificate also relates to the internal organisation of the undertaking and to the personnel to be employed (cf. Directive 95/19/EC). At the 24<sup>th</sup> session of the Revision Committee, the wording of this definition was aligned with the corresponding wording in the other modified definitions. In substance it was already clear from the wording adopted by the 5<sup>th</sup> General Assembly in 1999 that the safety certificate has to be based on the law applicable at the location of the railway infrastructure, including the law applicable in the EU Member State where the railway infrastructure is located.”

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

**Article 8**  
**Responsabilité du gestionnaire**

1. Les points 1 et 2 sont libellés comme suit :

« 1. Le § 1 stipule le principe de la responsabilité objective (stricte) du gestionnaire. La personne ayant subi le dommage (le transporteur ou son auxiliaire) doit prouver la cause du dommage (dommage causé lors de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ou par l'infrastructure ferroviaire elle-même) et son montant. En cas de dommages directs, elle doit par ailleurs apporter la preuve que le dommage a été causé pendant la durée de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou, dans le cas de dommages indirects, que le dommage initial à l'origine du recours du transporteur s'est produit pendant l'utilisation de l'infrastructure.

2. La réglementation de la responsabilité, et en particulier des causes d'exonération, s'inspire pour les dommages corporels des dispositions correspondantes des RU CIV et pour les dommages matériels des dispositions correspondantes des RU CIM. »

2. Ajout des nouveaux points 3 à 7 libellés comme suit :

**Artikel 8**  
**Haftung des Betreibers**

1. Die Punkte 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. § 1 legt den Grundsatz der objektiven (strikten) Haftung des Betreibers der Infrastruktur fest. Der Geschädigte (Beförderer oder seine Hilfsperson) hat die Schadensursache (durch den Betrieb der oder die Eisenbahninfrastruktur selbst verursachte Schäden) und die Schadenshöhe zu beweisen. Im Falle eines direkten Schadens hat er ferner zu beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht wurde, oder, im Falle eines indirekten Schadens, dass der ursprüngliche Schaden, der zum Rückgriff des Beförderers geführt hat, während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eingetreten ist.

2. Bei Personenschäden stützt sich die Haftung, einschließlich der Haftungsbefreiungsgründe, auf die entsprechenden Bestimmungen der ER CIV, bei Sachschäden auf diejenigen der ER CIM.“

2. Die neuen Punkte 3 bis 7 werden hinzugefügt und wie folgt gefasst:

**Article 8**  
**Liability of the manager**

1. Paragraphs 1 and 2 read as follows:

“1. § 1 stipulates the principle of the (strict) objective liability of the infrastructure manager. The person having suffered the damage (the carrier or his auxiliary) must prove the cause of the damage (damage caused by management of railway infrastructure or by the railway infrastructure itself) and the amount of the damage. In addition, in case of direct loss or damage, that person must furnish proof that the damage was caused during the period of use of the railway infrastructure or, in case of indirect damage, that the primary loss or damage giving rise to the carrier's recourse occurred during the use of the railway infrastructure.

2. For personal injury, liability, including the grounds for relief from liability, is based on the relevant provisions of the CIV UR and for material damage on the relevant provisions of the CIM UR.”

2. Addition of new paragraphs 3 to 7 to read as follows:

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>« 3. Les dommages subis par les moyens de transport sont des dommages matériels que le transporteur subit directement, même si ces moyens de transport ne sont pas sa propriété selon le droit civil, mais qu’il en dispose en vertu d’un contrat conformément aux RU CUV (procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 120/121). En revanche, cela n’inclut pas les dommages purement pécuniaires (privation de jouissance).</p>   | <p>„3. Schäden an Beförderungsmitteln sind Sachschäden, die der Beförderer unmittelbar erleidet, selbst wenn diese Beförderungsmittel nicht sein zivilrechtliches Eigentum sind, sondern er darüber auf Grund eines Vertrages gemäß den ER CUV verfügt (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 126/127). Im Gegensatz dazu sind reine Vermögensschäden (entgangener Nutzen) nicht abgedeckt.</p>  | <p>“3. Damage suffered by means of transport is damage to property suffered directly by the carrier, even if these means of transport are not the carrier’s property according to civil law, but are at the carrier’s disposal by virtue of a contract in accordance with the CUV UR (Report on the 5<sup>th</sup> General Assembly, p. 126/127). In contrast, purely pecuniary loss (loss of use) is not covered.</p>   |
| <p>4. Dans le cadre de la clarification du champ d’application des RU CUI, la cohérence entre l’article premier et l’article 8 a également été examinée. Finalement, il a suffi de reformuler l’article 8, § 1. Dans cette disposition, la responsabilité pour les dommages corporels (lettre a) et matériels (lettre b) et la responsabilité pour les dommages pécuniaires (lettre c) étaient traitées ensemble dans une même phrase. Cela s’est avéré inadapté. Les dommages directs (lettres a et b) et les dommages indirects (lettre c) doivent être traités séparément pour deux raisons : premièrement, à la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires ont leur origine dans l’infrastructure ferroviaire, mais surviennent après l’utilisation, pas pendant, lorsque le transporteur indemnise ses clients ; deuxièmement, les dommages pécuniaires ne peuvent pas être subis par les auxiliaires du transporteur, seulement par le transporteur lui-même. Il ne faut pas oublier qu’un transporteur substitué n’est pas consi-</p> | <p>4. Im Kontext der Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI ist auch die Kohärenz zwischen Artikel 1 und Artikel 8 geprüft worden. Schlussendlich musste nur der umständliche Wortlaut in Artikel 8 § 1 angepasst werden. In dieser Bestimmung sind die Haftung für Personenschäden (Buchst. a)) sowie für Sachschäden einerseits (Buchst. b)) und Vermögensschäden andererseits (Buchst. c)) zuvor alle zusammen in einem Satz behandelt worden. Dies war, wie sich herausgestellt hat, nicht gerechtfertigt. Direkte Schäden (Buchstaben a) und b)) und indirekte Schäden (Buchst. c)) müssen aus zwei Gründen getrennt voneinander betrachtet werden: Zum einem müssen Vermögensschäden, im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a) und b), ihren Ursprung in der Infrastruktur haben, jedoch treten sie nicht während der Nutzung ein, sondern werden erst später erlitten, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat; zum anderen können Vermögensschäden nicht von den Hilfs-</p> | <p>4. In the context of clarifying the scope of the CUI UR, the consistency between Article 1 and Article 8 was also examined. Finally, only the cumbersome wording of Article 8 § 1 needed to be adapted. In this provision, liability for bodily loss and damage (letter a), as well as for loss or damage to property (letter b) on the one hand, and for pecuniary loss (letter c) on the other hand, had previously been dealt with together in one sentence. This proved not to be justified. Direct loss or damage (letters a) and b)) and indirect loss or damage (letter c) have to be dealt with separately for two reasons: firstly, in contrast to loss or damage according to letters a) and b), pecuniary loss must have its origin in the railway infrastructure, but it does not occur during use; it is suffered only afterwards, when the carrier has paid damages to its customer; secondly, pecuniary loss cannot be suffered by a carrier’s auxiliaries, but only by the carrier himself. It should be kept in mind that a substitute carrier is not considered as an</p> |

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

déré comme un auxiliaire du transporteur étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

5. L'utilisation de l'infrastructure concerne généralement les trains transportant des voyageurs ou des marchandises. Les voyageurs peuvent être des voyageurs transportés en vertu d'un contrat de transport CIV tout comme des voyageurs auxquels les RU CIV ne s'appliquent pas. Il en va de même pour un train à bord duquel peuvent se trouver des envois en vertu d'un contrat de transport CIM tout comme des envois auxquels les RU CIM ne s'appliquent pas. De plus, le champ d'application révisé des RU CUI inclut également l'utilisation internationale d'une infrastructure par des trains ou des véhicules ferroviaires ne transportant ni voyageurs ni marchandises (v. point 7 des remarques sur l'article premier au sujet des trains et véhicules vides). Les voyageurs pour lesquels les RU CIV ne s'appliquent pas et les envois pour lesquels les RU CIM ne s'appliquent pas sont dédommagés en vertu du droit national même si le dommage subi est consécutif à l'utilisation d'une infrastructure ferroviaire sur un trajet ferroviaire international. Il en va de même pour le recours du transporteur.

personen des Beförderers erlitten werden, sondern nur vom Beförderer selbst. Es sollte berücksichtigt werden, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.

5. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. Die Reisenden können sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisende, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten. Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung einer Infrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern (siehe Punkt 7 der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 betreffend leere Züge oder Fahrzeuge). Für Reisende, auf die ER CIV keine Anwendung finden, und Sendungen, die nicht den ER CIM unterliegen, gelten die Entschädigungsbestimmungen des nationalen Rechts, selbst wenn der entstandene Schaden die Folge der Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur im Rahmen eines internationalen Eisenbahnverkehrs ist. Gleiches gilt für den Rückgriff des Beförde-

auxiliary of the carrier, since he uses the railway infrastructure himself; he himself is a carrier in the sense of the CUI UR.

5. Use of the railway infrastructure usually concerns trains carrying passengers or freight. There might be passengers carried under a contract of carriage according to the CIV UR, as well as other passengers to whom the CIV UR do not apply. The same goes for a train in which there might be consignments carried under a contract of carriage pursuant to the CIM UR, as well as other consignments to which the CIM UR do not apply. The revised scope of application of the CUI UR also covers the international use of infrastructure by trains or individual railway vehicles not carrying any passengers or freight (see item 7 of the Explanatory Report on Article 1 with regard to empty trains or vehicles). Passengers to whom the CIV UR do not apply and consignments to which the CIM UR do not apply are to be compensated in accordance with national law, even if the damage suffered results from the use of railway infrastructure on an international railway journey. The same goes for the carrier's recourse.

## Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

	rers.	
6. Le transporteur a un droit de recours en vertu des RU CUI (article 8, § 1, nouvelle deuxième phrase) lorsque le transport est exclusivement réalisé avec un ou plusieurs trains internationaux (c'est-à-dire dans le cadre du trafic international tel qu'il est défini) ou, dans le cas de trains mixtes, avec une voiture destinée au trafic international. En revanche, si une partie du transport d'un voyageur détenteur d'un titre de transport CIV est effectuée avec un train ou des voitures ne circulant qu'en trafic intérieur national, cela n'affecte pas les dommages-intérêts à verser au voyageur en cas d'accident, mais le droit de recours du transporteur est alors soumis au droit national.	6. Dem Beförderer wird ein Rückgriffsrecht gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 neuer Satz 2) zustehen, falls die Beförderung ausschließlich mit einem oder mehreren internationalen Zügen, d. h. im Rahmen eines internationalen Verkehrs gemäß Definition, bzw. im Falle von gemischten Zügen in den für einen internationalen Verkehr bestimmten Wagen durchgeführt wird. Wenn jedoch ein Teil der Beförderung eines Reisenden mit einem CIV-Beförderungsausweis in einem Zug oder Reisezugwagen, der nur im innerstaatlichen Verkehr fährt, durchgeführt wird, hat dies keine Auswirkungen auf die dem Reisenden im Falle eines Unfalls zu zahlende Entschädigung, lediglich das Rückgriffsrecht des Beförderers würde nationalem Recht unterstellt.	6. The carrier has a right of recourse in accordance with the CUI UR (Article 8 § 1, new second sentence) if transport is performed exclusively with one or more international trains, i.e. in the framework of international traffic in accordance with the definition, or, for mixed trains, in the passenger coach intended for international traffic. On the other hand, if part of the transport of a passenger in possession of a CIV ticket is performed in a train or passenger coach operating in domestic traffic only, this does not affect the compensation to be paid to the passenger in the event of an accident; however, the carrier's recourse would be based on national law.
7. La même approche s'appliquerait <i>mutatis mutandis</i> au droit de recours pour dommages causés à la marchandise. »	7. Der gleiche Ansatz würde <i>mutatis mutandis</i> für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.“	7. The same approach would apply <i>mutatis mutandis</i> to the right of recourse in case of damage to freight.”
3. Les actuels points 3 à 11 deviennent les points 8 à 16.	3. Die derzeitigen Punkte 3 bis 11 werden die Punkte 8 bis 16.	3. Current paragraphs 3 to 11 become paragraphs 8 to 16.

## Appendice – Anhang – Appendix G (ATMF)

Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<p>Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :</p>	<p>Die Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) werden wie folgt geändert:</p>	<p>The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic, Appendix G to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:</p>
<p><b>L'article premier est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 1 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 1 is modified as follows:</b></p>
<p>L'article premier est libellé comme suit :</p>	<p>Artikel 1 wird wie folgt gefasst :</p>	<p>Article 1 is amended to read as follows:</p>
<p>« Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international. »</p>	<p>„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Fahrzeuge zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.“</p>	<p>“These Uniform Rules lay down, for vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.”</p>
<p><b>L'article 3 est modifié comme suit :</b></p>	<p><b>Artikel 3 wird wie folgt geändert:</b></p>	<p><b>Article 3 is modified as follows:</b></p>
<p>Les § 1 à 3 sont libellés comme suit :</p>	<p>§§ 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:</p>	<p>Amend §§ 1 to 3 to read as follows:</p>
<p>« § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.</p>	<p>„§ 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Fahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.</p>	<p>“§ 1 Each vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.</p>
<p>§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules répondent aux :</p>	<p>§ 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Fahrzeuge den</p>	<p>§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the vehicles satisfy</p>
<p>a) prescriptions de construction contenues dans les PTU, b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID, c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.</p>	<p>a) Bauvorschriften der ETV b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID, c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.</p>	<p>a) the construction prescriptions contained in the UTP, b) the construction and equipment prescriptions contained in RID, c) the special conditions of an admission under Article 7a.</p>

## Appendice – Anhang – Appendix G (ATMF)

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

**L'article 9 est modifié comme suit :**

Le § 1 est libellé comme suit :

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

§ 3 Für die technische Zulassung einzelner Bauelemente gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.“

**Artikel 9 wird wie folgt geändert:**

§ 1 wird wie folgt gefasst :

„§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Fahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.“

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.”

**Article 9 is modified as follows:**

Amend § 1 to read as follows:

“§ 1 The rail transport undertakings which operate vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.”



Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<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 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 wie folgt geändert:</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 modified as follows:</p>
<p><b>Le nouvel appendice H est introduit comme suit :</b></p>	<p><b>Ein neuer Anhang H wird wie folgt hinzugefügt:</b></p>	<p><b>A new Appendix H is added as follows:</b></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 leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uniformes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme :</p>	<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlagen und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU definierten Begriffen der Ausdruck</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules, their Annexes and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF Uniform Rules and Article 2 of APTU Uniform Rules, the term</p>
<p>a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;</p>	<p>a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt;</p>	<p>a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <p>b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;</p>   | <p>b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;</p>   | <p>b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;</p>   |
| <p>c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;</p>  | <p>c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;</p>  | <p>c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;</p>  |
| <p>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 ;</p> | <p>d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;</p>  | <p>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;</p>       |
| <p>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 ;</p>   | <p>e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;</p>   | <p>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;</p>                                       |
| <p>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 ;</p>  | <p>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;</p> | <p>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;</p>     |
| <p>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 ;</p>     | <p>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;</p>       | <p>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;</p> |
| <p>h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures</p>  | <p>h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem</p>  | <p>h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures</p>   |

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

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.

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.

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.

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 4</b></p> <p><b>Autorité de certification de la sécurité</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 4</b></p> <p><b>Sicherheitsbescheinigungsbehörde</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 4</b></p> <p><b>Safety Certification Authority</b></p>
<p>§ 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.</p> <p>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.</p>	<p>§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p> <p>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.</p>	<p>§ 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.</p> <p>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.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 2 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Sicherheitsbescheinigungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 3 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les</p>	<p>§ 3 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der</p>	<p>§ 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

langues de notification.	Organisation in den Sprachen der Mitteilung.	of the Organisation in the languages 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>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<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 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.</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 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.</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 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.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 7 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations</p>	<p>§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen</p>	<p>§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.

**Article 6**  
**Surveillance**

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

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

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

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

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

§ 5 La Commission d'experts techniques est

über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.

**Artikel 6**  
**Überwachung**

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

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.

§ 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.

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

§ 4 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.

§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen ist

implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.

**Article 6**  
**Supervision**

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

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.

§ 2 The correct application of the safety management system of railway undertakings shall be supervised by the Supervision Authority in accordance with these Uniform Rules.

§ 3 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.

§ 4 The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the languages of notification.

§ 5 The Committee of Technical Experts shall be

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

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

**Article 7****Gestion de la sécurité et exploitation des trains**

- § 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.
- § 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.
- § 3 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.
- § 4 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.

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.

**Artikel 7****Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb**

- § 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.
- § 2 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.
- § 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.
- § 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.

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.

**Article 7****Safety management and the operation of trains**

- § 1 Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.
- § 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 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 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.



## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<b>Article 8</b> <b>Annexes et recommandations</b>	<b>Artikel 8</b> <b>Anlagen und Empfehlungen</b>	<b>Article 8</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 l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ; c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.	§ 2 Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von: a) jedem Vertragsstaat; b) jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF; c) jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein der Anlage aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.	§ 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 Article 2 x) of ATMF Uniform Rules; 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 : 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	§ 3 Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften folgende Aspekte zu behandeln: a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von	§ 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include: 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

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <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>den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;</p> <p>b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;</p> <p>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;</p> <p>d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die 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>their safety management systems;</p> <p>b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;</p> <p>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;</p> <p>d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.</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>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic</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>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende</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 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

international.	Methoden und Praktiken empfehlen.	traffic.
<b>Article 9</b> <b>Déclarations</b>	<b>Artikel 9</b> <b>Erklärungen</b>	<b>Article 9</b> <b>Declarations</b>
§ 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.	§ 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.	§ 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.
§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.	§ 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.	§ 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 enter into force.
§ 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.“	§ 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.”

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

Modifications du Rapport explicatif consolidé	Änderungen der konsolidierten Erläuternden Bemerkungen	Amendments to the consolidated Explanatory Report
Le rapport explicatif consolidé de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est modifié avec l'ajout de ce qui suit :	Die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) werden durch Hinzufügung des folgenden Textes geändert:	The consolidated Explanatory Report of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) is amended by appending the following texts:
« Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST)	„Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)	“Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST)
Rapport explicatif	Erläuternde Bemerkungen	Explanatory report
Généralités	Allgemeines	General points
Historique	Entstehungsgeschichte	background
<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 que les systèmes ferroviaires nationaux soient mieux harmonisés et interconnectés afin de permettre la</li> </ol>	<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 eingeschränkt sind. Um als Verkehrsträger Eisenbahn wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die nationalen</li> </ol>	<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 interconnected so that trains can interoperate on them.</li> </ol>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>circulation des trains.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Eisenbahnsysteme mehr aufeinander abgestimmt und stärker miteinander verknüpft werden, so dass Züge darauf „interoperieren“ können.</p> <p>3. Vereinbarungen zwischen Staaten zum gegenseitigen Betrieb von Zügen aus einem Staat auf dem Netz eines anderen Staates erscheinen dabei unerlässlich.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>Objectif général des RU EST</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Allgemeiner Zweck der ER EST</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>General purpose of the EST UR</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

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

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

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.

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>marchandises ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <p>Les RU EST concernent uniquement le premier axe. Le second devra être analysé séparément afin de déterminer sa nécessité et sa faisabilité.</p>	<p>Güterwagen zuständigen Stellen regeln;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <p>Die ER EST betreffen ausschließlich den ersten Punkt. Punkt zwei sollte separat analysiert werden, um zunächst zu ermitteln, inwieweit er nötig und umsetzbar ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul> <p>The EST UR concern the first point only. Point two should be analysed separately in order to establish whether it is necessary and feasible.</p>
<p>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</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p><b>Champ d'application des RU EST</b></p> <p>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</p>	<p><b>Anwendungsbereich der ER EST</b></p> <p>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</p>	<p><b>Scope of the EST UR</b></p> <p>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</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

s'appuient sur les principes suivants :

- 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 :
  - les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;
  - le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entreprises ferroviaires ;
  - les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont publiques ;
  - un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires ;
  - 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.
- 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

folgenden Grundsätzen:

- 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
  - alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
  - das Eisenbahnsystem so organisiert ist, dass der Infrastrukturbetreiber im Sinne der ATMF mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten muss;
  - die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
  - es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt;
  - alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über Sicherheitsmanagementsysteme verfügen, die von staatlicher Seite zu überwachen sind.
- 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.

following principles:

- 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:
  - Responsibilities for ensuring railway safety are clearly assigned;
  - 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;
  - The safety and operational rules applicable to railway undertakings and to infrastructure manager(s) are public;
  - There is a process for the safety certification of railway undertakings;
  - 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.
- 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.



## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

domaine clairement défini.

- La Commission d'experts techniques est compétente pour l'harmonisation des 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.

- Der Fachausschuss für technische Fragen ist für die Harmonisierung der Vorschriften in 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.

- The Committee of Technical Experts is competent to harmonise provisions on the 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.

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

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

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

**Änderungen am COTIF aufgrund des neuen Anhangs**

15. Neben der Annahme des neuen Anhangs H musste 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.

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

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

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p style="text-align: center;"><b>En particulier</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article premier</b> <b>Champ d'application</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Im Einzelnen</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Artikel 1</b> <b>Anwendungsbereich</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>In particular</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Article 1</b> <b>Scope</b></p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. L'appendice H porte sur l'exploitation transfrontalière des trains formés conformément aux dispositions des ATMF.</p> <p>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).</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Anhang H regelt den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen, die ihrerseits aus ATMF-konformen Fahrzeugen zusammengesetzt sind.</p> <p>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).</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Appendix H covers the cross-border operation of trains which are composed in accordance with ATMF.</p> <p>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).</p>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>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.</p>  | <p>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.</p>   | <p>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.</p>   |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| <p>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.</p>   | <p>7. Gemäß Artikel 42 COTIF kann jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären, Anhang H in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden.</p>   | <p>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.</p>  |

**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

**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

**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

## Appendice – Anhang – Appendix H (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).

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

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 angeht, die Interoperabilität zwischen diversen nationalen (oder internationalen) Eisenbahnsystemen verfolgen. Die Spezifikationen müssen für die Anwendung zwischen einzelnen Staaten oder auch Staatengruppen (EU) geeignet sein.

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

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. 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

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

sécurité ferroviaire.	verankert.	Safety Directive.
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.	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.	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. Entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure doivent établir leur propre système de 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.	5. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber hat über ein eigenes 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.	5. Each railway undertaking and infrastructure manager must implement its safety management system (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.
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.	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.	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.
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	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	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

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

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.

**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.

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.

**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

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.

**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.

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<b>Article 5</b> <b>Certification de sécurité des entreprises ferroviaires</b>	<b>Artikel 5</b> <b>Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen</b>	<b>Article 5</b> <b>Safety certification of railway undertakings</b>
<p>1. Cet article sur la certification des entreprises ferroviaires s'adresse aux États.</p> <p>2. Les États décident de délivrer ou non un certificat de 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>3. La reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité n'est pas automatique entre les États sur la seule base des RU EST.</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>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>6. Le concept des « dispositions équivalentes » concerne les dispositions de la COTIF définies dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les</p>	<p>Behörden müssen zusammenarbeiten.</p> <p>Dieser Artikel zur Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen richtet sich an die Staaten.</p> <p>Die Staaten sind frei in der Entscheidung, ob sie 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>Sicherheitsbescheinigungen werden auf der alleinigen Grundlage der ER EST nicht automatisch anerkannt.</p> <p>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>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>Der Begriff „gleichwertige Bestimmungen“ bezieht sich auf COTIF-Bestimmungen, die in einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) oder Anlagen zu den</p>	<p>This Article concerning the certification of railway undertakings is addressed to states.</p> <p>Each state decides whether it issues a safety 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>Safety certificates are not automatically mutually recognised between states on the basis of the EST UR only.</p> <p>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>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>The concept of 'equivalent provisions' concerns COTIF provisions, set out in Uniform Technical Prescriptions (UTPs) or Annexes to the EST UR,</p>



## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>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>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>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 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>7. Aus Gründen der Transparenz sollte eine Liste der Eisenbahnunternehmen, die in den einzelnen Staaten über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, und des 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>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 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</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 Infrastruktur-</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</li> </ul>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>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 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 demeurent régies par les dispositions en vigueur dans chaque État partie.</li> </ul>    | <p>betreiber 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;</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 jedem Staat geltenden Vorschriften unterliegen (und nicht in internationalen Regeln verbindlich vorgeschrieben sind).</li> </ul>   | <p>merely a function within an integrated (state) railway organisation, rather than a separate entity. Requiring independent certification or authorisation may not always be appropriate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>              |
| <p>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.</p>  | <p>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.</p>   | <p>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.</p>   |
| <p>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.</p> | <p>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.</p> | <p>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.</p> |

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<b>Article 6 Surveillance</b>	<b>Artikel 6 Überwachung</b>	<b>Article 6 Supervision</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États devraient surveiller le SGS des entreprises ferroviaires auxquelles ils ont délivré un certificat de sécurité.</li> <li>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 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.</li> <li>3. La surveillance doit être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent.</li> <li>4. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour la surveillance devrait inclure de telles dispositions.</li> <li>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.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Staaten sollten die Sicherheitsmanagementsysteme der von ihnen zertifizierten Eisenbahnunternehmen überwachen.</li> <li>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 Eisenbahngeschäftsbereich der Europäischen Union bei grenzüberschreitendem Betrieb als Sicherheitsbescheinigungsbehörde fungieren, während die Eisenbahnunternehmen für den nationalen Betrieb zwischen der Eisenbahngeschäftsbereich der EU und der nationalen Sicherheitsbehörde wählen können. Die nationalen Sicherheitsbehörden treten hier als Überwachungsbehörden auf.</li> <li>3. Die Überwachung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden.</li> <li>4. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte solche Vorschriften liefern.</li> <li>5. Die Überwachungsbehörde muss der Sicherheitsbescheinigungsbehörde alle relevanten Informationen zukommen lassen und die beiden Behörden müssen miteinander kooperieren.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Each state should supervise the SMS of railway undertakings for which it has issued a safety certificate.</li> <li>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 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.</li> <li>3. Supervision should be based on harmonised provisions, as far as they exist.</li> <li>4. A future Annex on Common Safety Methods for supervision should include such provisions.</li> <li>5. The Supervision Authority must provide all relevant information to the Safety Certification Authority and the two Authorities must cooperate.</li> </ol>
<b>Article 7 Gestion de la sécurité et exploitation des trains</b>	<b>Artikel 7 Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb</b>	<b>Article 7 Safety management and the operation of trains</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cet article s'adresse aux acteurs de l'exploitation.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dieser Artikel richtet sich an die am Betrieb beteiligten Parteien.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. This Article is addressed to the operational actors.</li> </ol>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 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.   | 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.  | 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. 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.  | 3. Eisenbahnunternehmen sollten Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer Sicherheitsbescheinigung betreiben, die sich z. B. auf bestimmte Strecken oder Verkehrsarten beschränken könnte.  | 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. 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 sécurité et le contrôle de l'application correcte de ce dernier, et coopérer pour veiller à la sécurité. | 4. Alle am Betrieb Beteiligten (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) sollten die Vorschriften ordnungsgemäß anwenden, einschließlich der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und der Kontrolle seiner korrekten Anwendung. Ferner sollten sie im Sinne der Sicherheit zusammenarbeiten. | 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 correct application and cooperate to ensure safety. |
| 5. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour le contrôle devrait inclure de telles dispositions.   | 5. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle sollte solche Vorschriften liefern.  | 5. A future Annex on Common Safety Methods for monitoring should include such provisions.   |

**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

**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

**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

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<p>par le SG conformément aux termes de l'article 21, § 4, de la Convention.</p>	<p>Übereinstimmung mit Artikel 21 § 4 des Grundübereinkommens auch vom Generalsekretär gestellt werden.</p>	<p>the SG according to Article 21 § 4 of the base Convention.</p>
<p>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.</p>	<p>5. Die in § 3 gelisteten Anlagen sind für die korrekte Umsetzung der ER EST unerlässlich und sollten daher umgehend entwickelt und verfügbar gemacht werden.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>6. Die Anlage zu den Elementen des Sicherheitsmanagementsystems sollte von allen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb des Geltungsbereiches dieses Anhangs Betrieb führen, angewendet werden.</p>	<p>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>
<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</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>

## Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

<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>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>Anlagen in angemessener Weise integriert werden.</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>10. Die in § 1 zitierten Anlagen könnten auch Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon enthalten.</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. The Annexes referred to in § 1 could also contain conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Article 9</b> <b>Déclarations</b></p> <p>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. »</p>	<p style="text-align: center;"><b>Artikel 9</b> <b>Erklärungen</b></p> <p>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.“</p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 9</b> <b>Declarations</b></p> <p>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.”</p>