



OTIF



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Revision Committee

26th Session

Minutes

Berne, 27 – 28.02.2018

Table of contents

	Page
REVISION COMMITTEE DECISIONS	3
DISCUSSIONS	7
1. Opening the meeting and establishing the quorum	7
2. Election of chair and vice-chair.....	7
3. Adoption of the agenda	7
4. Modification of the Rules of Procedure	8
5. Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF	9
6. Partial revision of the CIM UR – Secretary General’s report	10
13. Partial revision of the CUV UR.....	12
7. Partial revision of the CUI UR	13
- Draft texts from the Secretary General resulting from the work of the CUI UR working group	13
- Procedural issues associated with modifications to the CUI UR	17
8. New Appendix H concerning the safe operation of trains in international traffic... 18	18
- Draft new Appendix H from the Secretary General resulting from the work of the Committee of Technical Experts.....	18
- Modifications to the base Convention relating to the adoption of the new Appendix H	22
9. Partial revision of the ATMF UR.....	22
10. Partial revision of the APTU UR.....	24
11. General discussion regarding the need to harmonise access conditions.....	25
12. Any other business	27
- Information from the Secretary General on the Secretariat’s other activities	27
- Information from interested observers	29
- Future participation of observers.....	29
 ANNEXES	
- List of participants	
- Presentations	
- Meeting room documents	
- CR26-fde-Appendix H, as adopted during the meeting	

REVISION COMMITTEE DECISIONS

1. Opening of the session and establishing the quorum

2. Election of chair and vice-chair

The **Revision Committee** elected Belgium, in the shape of Ms Clio Liégeois, to chair this session. It also elected Switzerland, in the shape of Mr Marcel Hepp, as vice chair of the session.

3. Adoption of the agenda

The Revision Committee adopted the revised agenda as set out in document LAW-17147-CR 26/3.1. It also decided to deal with agenda item 13 immediately after item 6.

4. Modification of the Rules of Procedure

The Revision Committee adopted its Rules of Procedure as proposed in document LAW-17125-CR 26/4 and as amended during the session. The revised Rules of Procedure entered into force on 27 February 2018.

5. Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF

1. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered the proposals to amend Article 34 as set out in document LAW-17126-CR 26/5 and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly as amended during the session for decision.
2. The Revision Committee supported the introduction of a “soft” rapportage mechanism by decision of the General Assembly, the aim of which will be to assist Member States in accomplishing their national procedures with regard to modifications adopted by the General Assembly.
3. The Revision Committee considered the justification in support of the modifications to Article 34 and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

6. Partial revision of the CIM UR – Secretary General’s report

The Revision Committee noted this report from the Secretary General on the revision of the CIM UR (document LAW-17127-CR 26/6).

It also instructed the Secretary General to submit to its 27th session a report on the progress of work on customs issues and the digitalisation of freight transport documents and, if necessary, to submit proposals to amend the CIM UR.

7. Partial revision of the CUI UR

- **Draft texts from the Secretary General resulting from the work of the CUI UR working group**
- **Procedural issues associated with modifications to the CUI UR**

The Revision Committee:

- adopted, in accordance with Article 17 § 1 letter b) COTIF, proposals for amendments to Articles 1 § 1 and 2, 3 (new letter aa) and amendments to letters b), c) and g)), 5 § 1, 5 bis § 1 and 2, 7 § 2, 8 § 1 and 2, 9 § 1, and 10 § 3 CUI, as amended during the session, including an editorial amendment to the title of this Appendix;
- required the Secretary General, in accordance with Article 33 § 4 second sentence of COTIF, to submit the modifications to the CUI Uniform Rules to the General Assembly for decision, since the modification of Article 3 (own competence of the Revision Committee) is closely linked to the proposed modification of Article 1 (competence of the General Assembly); moreover, the same editorial adaptation in several Articles partially falls within the competence of the Revision Committee and partially within the competence of the General Assembly;
- considered the justification in support of these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

8. New Appendix H concerning the safe operation of trains in international traffic

- **Draft new Appendix H from the Secretary General resulting from the work of the Committee of Technical Experts**
 1. 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-CR 26/8.1 and as amended at the meeting and requested the Secretary General to submit it to the General Assembly for decision.
 2. The Revision Committee considered the justification in support of the new Appendix H and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.
- **Modifications to the base Convention relating to the adoption of the new Appendix H**
 1. 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.
 2. The Revision Committee considered the justification for these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

9. Partial revision of the ATMF UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix G to the Convention (ATMF UR) as set out in document LAW-17133-CR 26/9, as amended at the meeting, and in document LAW-17134-CR 26/09-10.
2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17133-CR 26/9 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

10. Partial revision of the APTU UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix F to the Convention (APTU UR) as set out in documents LAW-17135-CR 26/10 and LAW-17134-CR 26/09-10.
2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17135-CR 26/10 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

11. General discussion regarding the need to harmonise access conditions

1. The Revision Committee noted the analysis made by the OTIF Secretariat (document LAW-17136-CR 26/11).
2. The Revision Committee mandated the Secretary General to continue the work on a non-binding legal framework along the lines set out in document LAW-17136-CR 26/11, part IV.

12. Any other business

- Information from the Secretary General on the Secretariat's other activities

1. The Revision Committee noted the Secretary General's intention to establish a working group of legal experts.
2. The Revision Committee supported setting up a working group of legal experts with the following functions:
 - preparation of draft amendments or supplements to the Convention;
 - provision of legal advice and assistance;
 - promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF;
 - monitoring and assessing the application and implementation of COTIF;
 - acting as a forum and think-tank for OTIF's members to raise and discuss relevant legal questions.
3. The Revision Committee requested that periodical reports of the working group's activities be submitted to it.

- Information from interested observers

None.

- **Future participation of observers**

In view of Article 16 § 5 of COTIF, the Revision Committee decided to give its prior agreement to invite as observers the international organisations and associations interested in OTIF's activities listed in the circular dated 24 April 2017 (LAW-17048 - 26th session of the Revision Committee: 27 February - 1 March 2018).

13. Partial revision of the CUV UR

The Revision Committee noted that Switzerland withdrew its proposal submitted in document LAW-17144-CR 26/13.

The Revision Committee mandated the working group of legal experts to consider feedback from the sector on the application of Article 7 of the CUV UR and, if necessary, to examine a possible modification to this Article.

DISCUSSIONS

Chair: Belgium

1. Opening the meeting and establishing the quorum

- Doc. LAW-18011-CR 26 – Meeting room document 1 – Letter from the European Commission

The **SG** opened the session and welcomed the delegations of the states and of the regional organisation that has acceded to COTIF and the representatives of international organisations and associations.

He explained that in a letter dated 21 February 2018, the European Commission had informed him of the agenda items on which the European Union (EU) would exercise the right to vote and proposals for amendments under agenda items 8 and 9. However, the official position of the European Union would only be adopted by the Council of the European Union on 27 February 2018. Before each agenda item was discussed, the European Commission would be asked to inform delegates whether it was the EU or its Member States that would exercise the right to vote in accordance with the EU's common position.

The **SG** also informed delegates that a list of decisions¹ would be distributed at the end of the session. They would then have the opportunity of suggesting editorial amendments to the decisions taken during the session.

The **SG** noted that there was a quorum and that the Revision Committee could proceed legitimately with its discussions in accordance with Article 20 § 1 of the Rules of Procedure. For this agenda item, the quorum was 24 and 27 Member State delegations were present or represented.

In accordance with Article 20 § 2 of the Revision Committee's Rules of Procedure (RP), the Chair would then establish whether or not there was a quorum for each item of the agenda before it was dealt with.

2. Election of chair and vice-chair

- Doc. LAW-18024-CR26 – Meeting room document 11 – List of decisions

The **SG** announced that the quorum for this agenda item was also 24 and confirmed that there was a quorum, as 27 Member State delegations were present or represented.

At the SG's suggestion, the **Revision Committee** elected Belgium, in the shape of Ms Clio Liégeois, to chair this session. It also elected Switzerland, in the shape of Mr Marcel Hepp, as vice chair of the session.

Ms Liégeois took the chair.

3. Adoption of the agenda

- Doc. LAW-17110-CR 26/3.1 - Provisional agenda

¹ The list of decisions was set out in two meeting room documents; firstly, meeting room document 10 and then, following some modifications, meeting room document 11.

- Doc. LAW-17147-CR 26/3.1 - Revised provisional agenda
- Doc. LAW-17111-CR 26/3.2 - Annotated provisional agenda
- Doc. LAW-17148-CR 26/3.2 - Revised provisional annotated agenda
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that it would vote on behalf of the EU.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

The **head of the legal department** explained that it had been necessary to revise the initial agenda because Switzerland had requested that the partial revision of the CUV UR be included on the agenda. This issue had become the new item 13 of the revised agenda. In addition, some delegations had asked that the partial revision of the CUV UR be dealt with immediately after the partial revision of the CIM UR (item 6).

The **Revision Committee** adopted the revised agenda as set out in document LAW-17147-CR 26/3.1. It also decided to deal with item 13 of this agenda immediately after item 6.

4. Modification of the Rules of Procedure

- Doc. LAW-17125-CR 26/4 - Modification of the Rules of Procedure - Proposals from the Secretary General
- Presentation (EN only) “Modification of the Rules of Procedure”
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18018-CR26/4 - Meeting room document 5 - Rules of Procedure - version applicable as from 27.2.2018
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that it would speak and vote on behalf of the EU.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

The **head of the legal department** briefly presented the main amendments to the Rules of Procedure and in particular, drew delegates’ attention to the provisions governing particularly the right to vote of the regional organisation and the establishment of the quorum (Articles 4, 20 and 21), which had been amended to align with the provisions of the Convention (Article 38) and the agreement on the EU’s accession to COTIF (Article 6).

On behalf of the EU, the **European Commission** supported the planned proposals to amend the Rules of Procedure, particularly those concerning the right to vote and the quorum.

However, it suggested that the wording of Article 9 § 2, second sentence, be clarified as follows: “The period shall be 12 weeks if the document is submitted in all three working languages.” It also proposed to delete Article 9 § 4 as it could not support this amendment.

The **Revision Committee** adopted its Rules of Procedure as proposed in document LAW-17125-CR 26/4 and as amended during the session. The revised Rules of Procedure entered into force on 27 February 2018.

5. Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF

- Doc. LAW-17126-CR 26/5 - Partial revision of the base Convention - Draft texts from the Secretary General (Amendment of the procedure for revising COTIF)
- Presentation (EN only) “Amendment of the procedure for revising COTIF”
- Presentation (EN only) “Possibilities for amendment of the COTIF revision procedure” - Dr Catherine Brölmann
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18020-CR 26/7 - Meeting room document 7 - Partial revision of the base Convention - amendment of the procedure for revising COTIF
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that the EU Member States would exercise the right to vote.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

On behalf of the EU, the **European Commission** supported the proposal to revise Article 34, which it considered both flexible and efficacious. The proposal was to introduce a fixed period of 36 months for the entry into force of amendments to the appendices adopted by the General Assembly and included a flexibility clause whereby this period could be extended on a case by case basis if the General Assembly so decides. The European Commission left it to the EU Member States to make any suggestions for minor amendments.

NL proposed to add “by the Secretary General” in the first sentence of the proposal for Article 34 § 3. The aim of this addition was to make clear who has to notify amendments to the appendices to the Convention.

GB and **CZ** supported **NL**’s proposal.

AT asked that “zu verschieben” be replaced by “aufzuschieben” in the German version of the proposal for Article 34 § 3, last sentence.

DE and **CH** supported this proposal.

There was no opposition to the amendments proposed by **NL** and **AT**.

The **Chair** put the proposals for decision in document LAW-17126-CR 26/5 to the vote. They were adopted with 2 abstentions (CH, FL).

1. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the **Revision Committee** considered the proposals to amend Article 34 as set out in document LAW-17126-CR 26/5 and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly as amended during the session for decision².
2. The **Revision Committee** supported the introduction of a “soft” rapportage mechanism by decision of the General Assembly, the aim of which will be to assist Member States in accomplishing their national procedures with regard to modifications adopted by the General Assembly.
3. The **Revision Committee** considered the justification in support of the modifications to Article 34 and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

6. Partial revision of the CIM UR – Secretary General’s report

- Doc. LAW-17127-CR 26/6 - Partial revision of Appendix B (CIM UR) - Secretary General’s report
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18017-CR 26 - Meeting room document 4 (EN only) - Letter from the OSJD - Information on activities of the OSJD Commission on transport law in the field of digitalization of SMGS documents
- Presentation (EN only) “Partial revision of the CIM UR - Secretary General’s report”
- Presentation (EN only) “Partial revision of the CIM UR - CIT report on recognition of electronic transport documents”
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** informed delegates that it would vote on behalf of the EU.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

The **SG** presented his report and highlighted in particular the customs questions and hence the link between the CIM contract of carriage and the simplified transit procedure. This link is called into question by developments in the customs area at EU level.

Rather than summarising its report, which was annexed to document LAW-17127-CR 26/6, **CIT** presented the various developments in the sector and the adaptation of its products to the electronic era.

The **European Commission** thanked the SG and the CIT. It shared DG TAXUD’s comments on the working document with delegates, which were mainly to provide clarification. On page 7 (paragraph 3 of the English version), it says that application of one of the simplified

² See meeting room document 7

procedures referred to still has to be clarified for rail transport, although it applies to air and maritime transport operations. DG TAXUD wished to make clear that according to the provisions of the Union Customs Code (UCC), application of this simplified procedure to rail transport was specifically excluded. Also on page 7 (paragraph 4 in the English text), reference is rightly made to a task force. DG TAXUD explained that this task force had not yet finished assessing the need to use electronic transport documents as a transit declaration. Lastly, with regard to using the new computerised transit system (NCTS), this would be deployed in 2021 with a transitional period which could last until 2023, which would mark the end of paper-based transit declarations. The EU of course supported these developments being studied within OTIF. Colleagues from DG TAXUD would like to be closely involved in this work.

The **SG** thanked the European Commission for clarifying these points, which would give the OTIF Secretariat more time to study these questions, particularly the question of the interface between the electronic data of the rail system and those of the NCTS.

CIT also thanked the European Commission for this information, which was also very important for the sector. It would forward this information to CER, which works very closely with DG TAXUD. In CIT's view, it should also be possible to use the transport document for customs. It contained real data which the customs could be given. These data were also very important for transport security. There was now a deadline, i.e. the end of 2023, which the sector would also have to comply with to adapt its procedures.

The **European Commission** repeated that the paper-based procedure would come to an end between 2021 and 2023, not at the end of 2023. Coming back to the question of security, it underlined that the advanced Electronic Data requirements also applied to rail transport and that this would have to be taken into account.

FR had not heard of the TSI TAF and wished to know what CIT had done in terms of taking this TSI as a basis.

CIT replied that the TSI TAF mainly concerned the exchange of information with infrastructure managers. CIT was in charge of the commercial aspects, i.e. relations between the railway undertaking and the consignor. However, it was working together with RAILDATA to provide the infrastructure manager with data shown in the consignment note, e.g. the nature or weight of the goods.

The **SG** said that some thought would have to be given to defining all these interfaces, which have no purpose in paper documents, but which have to be defined in the digital field.

At this stage of the discussions, delegates decided just to note the Secretary General's report. They came back to the decisions on page 8 of document LAW-17127-CR 26/6 after deciding to set up the working group of legal experts (see agenda item 12). When reading through the list of decisions, they adopted the following decision:

The **Revision Committee** noted the Secretary General's report on the partial revision of the CIM UR (document LAW-17127-CR 26/6).

It instructed the Secretary General to submit to its 27th session a report on the progress of work on customs issues and the digitalisation of freight transport documents and, if necessary, to submit proposals to amend the CIM UR.

13. Partial revision of the CUV UR

- Doc. LAW-17144-CR 26/13 - Partial revision of the CUV UR - Proposal transmitted by Switzerland
- Doc. LAW-17156-CR 26/13 Add. 1 - Partial revision of the CUV UR - Legal opinion of consultant Prof. R. Freise on the proposal from Switzerland
- Doc. LAW-18001-CR 26/13 Add. 2 - Partial revision of the CUV UR - Review of proposals to amend Article 7 of the CUV UR
- Doc. LAW-18003-CR 26/13 Add. 3 - Partial revision of the CUV UR - ERFA position paper concerning partial revision of the CUV UR
- Doc. LAW-18004-CR 26/13 Add.4 - Partial revision of the CUV UR - UIP position paper concerning partial revision of the CUV UR
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Presentation (EN only) “Partial revision of the CUV UR - Overview”
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that Member States would exercise the right to vote.

The **Chair** announced that the quorum for this agenda item was 22 and confirmed that there was a quorum, as enough delegations were present or represented.

CH briefly explained its proposal, which concerned the following legal situation. Article 7 of the CUV UR makes railway undertakings strictly liable, even though the damage might be due to a vehicle defect. As a result, railway undertakings have no right of recourse against the vehicle keeper when the damage has been caused by the vehicle. The amendment to Article 27 of the GCU adopted by the sector had not resolved the problem. This was unsatisfactory as far as Switzerland was concerned, hence its proposal to amend Article 7 § 1 of the CUV UR.

UIP explained its position. Its view was that before deciding whether the CUV UR should be amended, it should first be seen how the new provision in the GCU was applied in practice, as it had only entered into force on 1 January 2017. An impact assessment would therefore have to be carried out beforehand.

With regard to the EU, the **European Commission** emphasised that CH’s proposal had been discussed very attentively. It had been noted that the sector had reached an agreement. Consequently, there was no need to amend Article 7 § 1 of the CUV UR for the time being, particularly as Article 7 § 2 of the CUV UR allows the contracting parties to agree provisions derogating from § 1. There was nothing to indicate that the agreement reached by the sector failed to achieve a fair balance between the interests of the various parties. In addition, the new Article 27 GCU introduced the concept of the presumption of fault, which meant that the keeper could be held liable for damage to a vehicle resulting from his breaching his obligation to maintain the vehicle. Lastly, the proposal submitted by CH did not contain sufficient justification for the amendments proposed. This was why the EU’s position was to vote against CH’s proposal. However, as UIP suggested, this issue could be returned to in the light of any new assessments in the future.

CH replied that it was aware that in accordance with Article 7 § 2 of the CUV UR, the sector could conclude provisions derogating from § 1. CH emphasised the fact that the solution the sector had found was not satisfactory. Rail transport undertakings cannot agree with keepers any right for recourse, irrespective of fault, for rail transport undertakings against keepers, because keepers would have to agree with such right of recourse. And why should they agree with such a rule that would put them at a disadvantage? CH asked that this question be examined by the working group of legal experts being proposed under agenda item 12.

The **SG** thought a good solution would be to return to this issue in 2019 once statistics were available to demonstrate whether the sector had found a fair balance between the interests of the various parties.

FR added that there had been considerable mention of the proposal France had made in 2014. However, that proposal was contingent upon the fact that the sector had not found a solution at that time. The context had changed, as the sector had now found a solution. As Article 27 GCU had only entered into force on 1 January 2017, it was too early for specific initial assessments. While FR did not support CH's proposal, it did support its being examined by the working group of legal experts, if it were set up.

If this task were entrusted to the working group of legal experts, **CH** said it was prepared to withdraw its proposal.

Following the discussion on agenda item 12 and the reading of the list of decisions, the Revision Committee adopted the following decision:

The **Revision Committee** noted that Switzerland withdrew its proposal submitted in document LAW-17144-CR 26/13.

The **Revision Committee** mandated the working group of legal experts to consider feedback from the sector on the application of Article 7 of the CUV UR and, if necessary, to examine a possible modification to this Article.

7. Partial revision of the CUI UR

The **European Commission** explained that Member States would exercise the right to vote.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

- Draft texts from the Secretary General resulting from the work of the CUI UR working group

- Doc. LAW-17128-CR 26/7.1 - Draft texts from the Secretary General (resulting from the work of the "CUI UR" working group)
- Doc. Law-17155-CR 26/7.1 Add.1 - Partial revision of the CUI UR - CIT position paper concerning partial revision of the CUI UR
- Presentation (EN only) "Partial revision of the CUI UR" by Prof. Freise
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18019-CR 26/7 - Meeting room document 6 - Partial revision of the CUI UR

- Doc. LAW-18022-CR 26/7 - Meeting room document 9 - Partial revision of the CUI UR
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **head of the legal department** briefly introduced this subject before the **Chair** gave the floor to **Professor Freise**, who had contributed considerably to the compromise solutions proposed to the Revision Committee so that the CUI UR could be applied. Professor Freise particularly emphasised the clarification of the scope of application of the CUI UR. He also suggested an editorial amendment to Article 8 § 1 c).

CIT presented its position and added that Professor Freise had spoken about a strict interpretation and a broad interpretation. CIT clearly preferred a broad interpretation. The work of the working group had shown that the definition of the scope of application should be improved, which made this revision possible. From CIT's point of view, there were currently too many legal, technical, administrative and operational obstacles. The definition of international traffic (Article 1 in conjunction with Article 3 aa)) would have a major impact on the reality of matters. Rather than the two contractual solutions or two liability regimes as at present, in future there would be three solutions: one for the initial national part, one for the international train path and one for the final national part. Operators would like to have a single legal regime and a single liability regime, i.e. the same as for the CIM and CIV UR. Liability in accordance with the CIV and CIM was limited. Therefore, if the liability regime was extended to the national part, the regime applicable would be simplified and harmonised. This was why CIT's proposal deserved to be examined, if necessary by the working group of legal experts to be set up.

The **Chair** opened the general discussion, which would be followed by an Article by Article discussion on the basis of doc. LAW-18019-CR 26/7 - meeting room document 6.

CH was of the view that professor Freise had shown quite clearly the direction in which the scope of application of the CUI UR could go. CH was not convinced that the amendment proposed by the Secretariat was a better solution than the provision currently in force. There was in any case a functional link to the CIV UR and CIM UR, which did not require any more interpretation than necessary. In other words, the CUI UR would only have to be applied in the event of recourse arising from liability in accordance with the CIV UR or CIM UR. CH was of the view that the CIT proposal should be supported and could be looked at in more depth by a working group.

FR tried to put the discussion in context, as Professor Freise had done. The aim of these discussions was to arrive at a more precise definition of the scope of application of the CUI UR. With regard to what CIT had presented and defended since the work had begun, the question arose as to whether a railway undertaking that has concluded a contract of use of infrastructure for a domestic journey could institute proceedings for recourse against the infrastructure manager in accordance with the international rules. The situation would be inequitable if the scope of application of the CUI UR were kept to national traffic. The idea that the CUI UR should only apply to international traffic was more equitable and more justifiable from the legal point of view. This was why FR emphasised the fact that the scope of application of the CUI UR should be limited to international traffic.

The **European Commission**, which had coordinated the EU Member States' position, supported FR's explanation. The aim of the proposed amendment to Article 1 was to ensure that the CUI UR are applied more systematically for the purpose they were designed for, i.e. international rail traffic. The proposed amendments were discussed at length and the

European Commission supported the clarification of the scope of application. CIT's suggestion was also given a lot of attention. However, this suggestion reintroduced the problem, so the European Commission did not think this was the correct way to proceed.

The **SG** emphasised that the proposed amendment submitted was a compromise proposal on some very complex issues. The idea behind this revision was to make this appendix applicable on the corridors and the European freight network that was in the process of being set up. Of course the proposal restricted the scope of application of the CUI UR to international trains, but it certainly did not prevent a state from extending this liability regime to the national level. This was an initial move in the direction described by CIT.

CH said it should be borne in mind that if the Revision Committee agreed on this clarification, this would mean that the CUI UR would no longer be sufficient for railway undertakings to assert their rights in the context of recourse based on the liability regime of the CIV and CIM UR; they would also have to continue relying on national law for the initial and final national train paths. Of course it was always possible to conclude numerous contracts, but the sector was not very satisfied with this. Ideally, the CUI UR would be an instrument governing these issues for all traffic, which would in fact require a broader interpretation. In this respect, CH was still not convinced that the proposed amendment would be of much use to the sector.

The discussion on the proposed amendments continued Article by Article.

DE proposed an editorial amendment to the German version of Article 1. **Article 1 § 1** should read as follows: "Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM."

With regard to **Article 3 aa)** and in comparing the provisions of Article 3 with the explanatory notes, **NL** noted that there was no definition of what was meant by coordination [by the infrastructure managers concerned]. For the attention of the General Assembly, it would be useful to propose a definition of coordination in the context of the CUI UR.

The **European Commission** proposed to defer the decision on this point to the following day. A delegate from an EU Member State had just informed the Commission that in his country, it was not the infrastructure manager as such that would be involved in international rail traffic, but an independent entity, which was the body responsible for the allocation of train paths. The European Commission asked for time to clarify these two issues internally.

Also in Article 3 aa), **DE** asked that in the German version the terms "Trasse/Trassen" be replaced by "Zugtrasse/Zugtrassen".

CH thought it was more logical for the German version to be aligned with the two other language versions and that **Article 5a** should become Article 5bis. DE and AT supported this amendment proposed by CH.

In **Article 8 § 1**, new paragraph 2, **CIT** recalled that in his presentation, Professor Freise had explained that pecuniary loss was not loss caused during use of the infrastructure; in fact, such loss was incidental and was caused by other loss or damage. CIT wondered whether it was appropriate to add "while it is being used", which could cause confusion and again restrict the right of recourse.

The **European Commission** supported this addition. On this point, there seemed to be no difference to the wording of the current letter c).

The **head of the legal department** confirmed that there was no difference. In fact, several Member States had raised this question after the last session of the working group. If this detail were not maintained, there would be a difference compared with the version of letter c) currently in force, which requires two conditions to be met in order for the manager to be liable for pecuniary loss.

NL fully agreed with the two previous speakers. It was not a question of broadening or restricting the scope of application of this provision, but rather of clarifying it. This was why NL also supported this addition.

UIC wondered why the CUV UR were excluded from the scope of application of Article 8. There might very well be a problem here when moving an empty wagon.

There followed a discussion between UIC and the SG, who suggested that the experts discuss this in the margins of the meeting.

CH proposed that this issue be included in the programme for the working group of legal experts, once it had been set up. CIT supported this proposal.

However, **Professor Freise** pointed out that Article 1 of the CUV UR specified that the CUV UR apply to contracts [...] for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules. If wagons were not used for carriage in accordance with the CIV and CIM UR, the CUV UR did not apply. In addition, when the GCU was drafted, it was agreed that the movement of empty wagons before or after carriage in accordance with the CIV and CIM UR would be subject to the CIV and CIM UR. Coming back to Article 1 of the CUI UR, in order to avoid any misunderstanding, it should be worded as follows: “These Uniform Rules shall apply to any contract [...] in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules.”

The **Chair** held a vote on the amendments to Articles that had not been deferred to the next day (Articles 3 and 8), as set out in document LAW-18019-CR 26/7 - meeting room document 6.

The amendments to Article 1 were adopted with 2 abstentions; the amendments to Articles 5, 5bis, 7, 9 and 10 were unanimously adopted.

The discussions on the amendments to Articles 1, 3 and 8 of the CUI UR continued on 28 February 2018.

With regard to **Article 3 aa)** and in response to the question raised by NL concerning a definition of coordination by the infrastructure managers, the **SG** proposed the following addition to the Explanatory Report: “coordination will be understood as cooperation between infrastructure managers in order to allocate successive national train paths”. With regard to the point raised by an EU Member State concerning the body responsible for allocating train paths, the SG suggested either that some text be added to the Explanatory Report or that a specific sentence on this be added at the end of letter aa).

The **European Commission** proposed to add the following at the end of letter aa): “[...] by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;”

GB suggested using the terminology in the recast, i.e. “[...] or bodies responsible for the railway infrastructure capacity”.

The **European Commission** and the **head of the legal department** pointed out that the term “capacity” is not used in the CUI UR. This was why the European Commission had avoided using it. The head of the legal department added that if necessary, some explanations on this issue could be added to the Explanatory Report.

GB said these explanations were clear and it did not insist on its suggestion. On the other hand, GB would welcome an addition to the Explanatory Report, which **FR** and **BE** also supported.

CIT pointed out that in **Article 3 c)**, “the person who” had been replaced by “the natural or legal person which [...]” and wondered whether this amendment was appropriate, given that in view of the requirements a carrier must meet, this could not be a “natural person”.

The **head of the legal department** acknowledged that in the EU, the carrier cannot be a natural person, but this could not be automatically ruled out in countries outside the EU. The wording of this provision should therefore remain neutral in this respect.

The **Revision Committee** unanimously adopted Article 3 of the CUI UR, as amended during the discussion.

With regard to **Article 8** and the issue of empty wagons, the **SG** informed the meeting that the experts had met in the margins and had agreed that at this stage, it was not necessary either to amend the text of the CUI UR or to amend the Explanatory Report. However, the task of monitoring and regularly assessing empty wagons should be added to the work programme of the working group of legal experts.

The **Revision Committee** unanimously adopted Article 8, as set out in document LAW-18019-CR 26/7 - meeting room document 6.

Professor Freise returned to Article 1 of the CUI UR and recalled that the current wording (“[...]any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the [CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules]”) made little sense and should be amended as follows: “any contract of use of railway infrastructure in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the [CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules]”.

DE supported Professor Freise’s proposal. This was a linguistic issue which the Secretariat could perhaps resolve.

The **SG** agreed that the wording of Article 1 was not very auspicious in French or English either. He proposed that the wording suggested by Professor Freise be included in a new meeting room document (doc. LAW-18022-CR 26/7 - Meeting room document 9).

The **Revision Committee** adopted Article 1 of the CUI UR thus modified, with 2 abstentions.

- Procedural issues associated with modifications to the CUI UR

- Doc. LAW-17129-CR 26/7.2 - Procedural issues associated with modifications to the CUI UR (note prepared by the Secretariat)
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions

- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **head of the legal department** briefly introduced the Secretariat's proposal to submit all the amendments the Revision Committee had just adopted to the General Assembly for decision, as these amendments were closely linked, even though some of them came within the competence of the Revision Committee and others within the competence of the General Assembly.

The Revision Committee read the list of decisions and adopted the following decision with 2 abstentions (CH, FL).

The **Revision Committee**:

- adopted, in accordance with Article 17 § 1 letter b) COTIF, proposals for amendment to Articles 1 § 1 and 2, 3 (new letter aa) and amendments to letters b), c) and g)), 5 § 1, 5 bis § 1 and 2, 7 § 2, 8 § 1 and 2, 9 § 1, and 10 § 3 CUI, as amended during the session³, including an editorial amendment to the title of this Appendix;
- required the Secretary General, in accordance with Article 33 § 4 second sentence of COTIF, to submit the modifications to the CUI Uniform Rules to the General Assembly for decision, since the modification of Article 3 (own competence of the Revision Committee) is closely linked to the proposed modification of Article 1 (competence of the General Assembly); moreover, the same editorial adaptation in several Articles partially falls within the competence of the Revision Committee and partially within the competence of the General Assembly;
- considered the justification in support of these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

8. New Appendix H concerning the safe operation of trains in international traffic

- Draft new Appendix H from the Secretary General resulting from the work of the Committee of Technical Experts

- LAW-17130-CR 26/8/9/10 - Information from the 10th Committee of Technical Experts concerning:
 - A draft new Appendix H to COTIF
- LAW-17131-CR 26/8.1 - Draft text from the Secretary General for the new Appendix H (resulting from the work of the Committee of Technical Experts)
- LAW-18011-CR26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- LAW-18015-CR26-8 - Meeting room document 2 - New Appendix H to COTIF – Proposals
- LAW-17158-CR 26/8.1 Add. 1 Legal opinion of consultant Prof. R. Freise on the draft new Appendix H
- Presentation (EN only): “New Appendix H regarding the safe operation of trains in international traffic”

³ See meeting room document 9

- LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** informed delegates that it would speak and vote on behalf of the EU.

The **Chair** noted that there was a quorum for this agenda item. She also noted that IE, which was no longer present, had given its proxy to GB.

The **head of the technical interoperability department** explained to delegates the justification for this development. He said that although the *transport* of goods and passengers by rail had been international for a long time, as evidenced by the 125th anniversary of COTIF, rail transport *operations* were often not international. The aim of the draft new Appendix H was to lay down principles for the safe operation of trains in international traffic. He added that the truly international cross-border operation of trains could potentially make rail transport more efficient and competitive.

He then presented the process which had resulted in the draft new Appendix H. The idea had been launched by the Secretary General at the General Assembly of 2015. Subsequently, the OTIF Secretariat had drafted the new appendix in close coordination with the standing working group technology and with sector organisations. The draft had been discussed and further modified at the 10th session of the Committee of Technical Experts (CTE).

Lastly, he explained the basic principles underpinning the draft new Appendix H (establishment of the safety certification authority and a supervision authority, mutual recognition of results of conformity assessments which are based on harmonised provisions, existence of the safety management system for legal entities etc.).

The **Chair** thanked him for the introduction to this subject and opened the general discussion.

On behalf of the EU, the **European Commission** expressed support for the development of the new Appendix H. In its view, this would increase confidence and trust among RUs and IMs from different states. The European Union requested some modifications to the proposal as set out in room document 1 (LAW-18011-CR 26). It also proposed to add a new paragraph after letter d) in Article 8 § 3, to read as follows: “*The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.*”. In so doing, it would allow CTE to analyse whether it might be useful to include some of the procedures applied in the EU in an annex to Appendix H of COTIF.

The **Chair** asked delegates if they would like to discuss or oppose the amendments to Appendix H proposed by the European Union, those set out in meeting room document 1, or those agreed at the meeting. She noted that this was not the case and opened the discussion.

DE suggested that in Article 8 § 3 a) of the German version, the word “*Instandhaltung*” should be modified to read “*Aufrechterhaltung*”.

AT supported the proposal from DE.

TR expressed its concerns with regard to Article 5 § 3. It was concerned that the text proposed was not clear enough and could be misunderstood to mean that a safety certificate issued in one state would also be valid in other states. According to the rules applicable in TR, each railway undertaking must be registered as a company in TR in order to obtain a safety certificate and licence.

The **Secretariat** explained that the draft text intended to say that safety certificates would not automatically be mutually recognised between states. Each state would remain in control as to which railway undertakings were permitted to operate on their territory. However, in order to avoid railway undertakings' having to be assessed on the same points by several states, the results of assessments carried out in other states should be mutually recognised. However, this would be limited to equivalent provisions, i.e. provisions which are harmonised between the states concerned. No other provisions relevant to issuing safety certificates would be mutually recognised.

TR wondered whether the application of Appendix H would be voluntary or mandatory.

The **Secretariat** explained that in accordance with COTIF, Member States could make a declaration not to apply one or more appendices. It reminded the meeting that in accordance with Appendix H, the competent safety authority - in TR's case the Directorate General of Railway Regulation - would continue to have full control of which safety certificates would be valid on its territory. This also meant that states could have additional national safety requirements which RUs must comply with. Only the results of assessments carried out in other states which were based on equivalent, harmonised and mutually recognised provisions had to be mutually accepted.

RS agreed with the OTIF Secretariat that the new Appendix H was not sufficient to certify that railway undertakings were safe to operate internationally, as there were other relevant conditions required by national laws. The draft Appendix H correctly reflected this fact.

FR welcomed the proposal for the new Appendix H which, in its view, would promote safety methods which have proven their worth at EU level. It asked the OTIF Secretariat to clarify further the stages in the concept of interoperability beyond the EU, particularly the first stage that included safety aspects. As a second stage, there would be discussion on harmonised conditions for access to the infrastructure. Furthermore, FR requested clarification on what the objective was in terms of interoperability, bearing in mind the interests of OTIF Member States.

The **SG** noted that Appendix H only represented a series of technical safety rules and a common understanding of the safety system, which would contribute to ensuring interoperability between trains and the railway network. It would not govern access conditions, which states dealt with according to their own requirements by means of voluntary guidelines. Access conditions would be discussed under agenda item 11 (LAW-17136-CR 26/11 Discussion paper: International railway market access conditions).

With regard to access conditions, the SG explained that, in contrast to the EU railway area, these would apply voluntarily. This would probably include the development of general guidelines for access to the network. COTIF would not create any railway corridors, or define any deployment of technologies, as this is not in OTIF's remit. OTIF would promote two aspects instead. Firstly, the technical rules, which would ensure that the technical systems in which states invest are compatible on the international rail networks. Secondly, the guidelines, which would enable states that put in place access rules jointly to set up international services.

The **Chair** summarised the discussion so far and concluded that at this stage the Revision Committee would vote on each Article of Appendix H, but without Article 8, as it had been amended during the discussion and would have to be translated into all the working languages before a vote could take place. The Chair also reminded the meeting that adoption by the Revision Committee would mean that it endorsed the proposal concerned and that it was requesting the Secretary General to submit the proposal to the General Assembly for decision.

Before the vote on Article 4, the **Secretariat** proposed an editorial change to the French version of Article 4 §§ 1 and 2: "... autorité de certification de la sécurité ...", and suggested that this change should also be made in Article 5 §§ 3, 4, 5 and 7. There were no objections to this proposal.

In the vote on Article 5, **TR** opposed Article 5 § 3, as it could not be transposed into Turkey's national law.

In order to obtain a better overview of the provision in Article 5, the **SG** suggested that the Secretariat should discuss this provision with TR in the margins of the session and, if appropriate, find a compromise solution. The SG proposed that Article 5 be discussed and voted on later, together with Article 8.

DE supported the SG's proposal to clarify Article 5 and stressed that Article 5 of the new Appendix H was very important.

The **Chair** noted that Article 5 would be discussed and put to the vote together with Article 8.

The **Revision Committee** adopted Articles 1, 2, 3, 4, 6, 7 and 9.

With regard to Article 5 § 3, following informal consultation in the margins of the session, the OTIF Secretariat, TR, DE and the European Commission had reached agreement. The text was restructured to make clear that the mutual acceptance of assessment results was only mandatory if certain well-defined conditions were met. Furthermore, DE and FR proposed additional editorial corrections to the German and French versions of Article 5. All the changes were shown on the screen.

CZ wondered whether the term 'equivalent provisions' was clear enough and if not, how it should be interpreted.

The **Secretariat** explained that 'equivalent provisions' was a concept already used in the context of UTPs. For example, each UTP indicated which provisions in EU law are equivalent to it. This principle could be adopted in future annexes of Appendix H as well. The concept of 'equivalent provisions' could also be explained in the Explanatory Report.

With regard to Article 8 § 3, all the modifications requested by DE and the European Union were translated into all the working languages and shown on the screen.

The **Revision Committee** adopted Articles 5 and 8 as shown on the screen.

Therefore, 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-CR 26/8.1, as amended and shown on the screen during the session⁴, and requested the Secretary General to submit it to the General Assembly for decision.

The **Revision Committee** also considered the justification in support of the new Appendix H and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report according to the documents and decisions at the session and submit it to the General Assembly for approval.

⁴ The final text is set out in annex "CR26-fde-Appendix H, as adopted during meeting"

- **Modifications to the base Convention relating to the adoption of the new Appendix H**

- Doc. LAW-17132-CR 26/8.2 - Partial revision of COTIF Modification of Articles 2, 6, 20, 33 and 35 (modifications relating to the adoption of a new Appendix H)
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Presentation (EN only) “New Appendix H – Modification of Articles 2, 6, 20, 33 and 35 of the base Convention”
- Doc. LAW18021-CR 26/8.2 - Meeting room document 8 - Partial revision of COTIF - Modification of Articles 2, 6, 20, 33 and 35 (modifications relating to the adoption of a new Appendix H)
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that it would vote on behalf of the EU.

The **Chair** confirmed that there was a quorum.

The **head of the legal department** briefly presented the main amendments to COTIF resulting from the adoption of a new appendix. He replied to CIT that Article 42 of COTIF concerning declarations and reservations against the Convention should not be modified, as it was worded very generally (“[...] that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. [...]”).

The Revision Committee unanimously adopted the decision below.

1. 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 26/8.2⁵ and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly for decision.
2. The **Revision Committee** considered the justification for these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

9. Partial revision of the ATMF UR

- LAW-17130-CR 26/8/9/10 - Information from the 10th Committee of Technical Experts concerning:
 - Proposed modification of Appendix G to COTIF (ATMF)
- LAW-17133-CR26/9 - Partial revision of the ATMF UR – Draft text from the Committee of Technical Experts
- LAW-17134-CR26/09-10 - Editorial modifications to the APTU UR and the ATMF UR

⁵ See also meeting room document 8 which reproduces the amendments proposed in document LAW-17132-CR 26/8.2.

- LAW-18011-CR26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- LAW-18016-CR26-9 - Meeting room document 3- Partial revision of the ATMF UR – Proposals,
- Presentation (EN only): “Partial revision of the ATMF UR”
- LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **representative of the European Commission** informed delegates that it would speak and vote on behalf of the EU.

The **Chair** noted that there was a quorum for this agenda item.

The **head of the technical interoperability department** explained that the ATMF UR were based on and harmonised with the provisions applicable in the EU, the aim being to ensure that vehicles coming from and going to the EU could be accepted under the umbrella of COTIF. After the adoption of the fourth railway package in the EU in 2016, modifications to the ATMF UR had been proposed in order to ensure continued harmonisation with EU law. All the proposed changes were drafted on the basis of an analysis carried out by the European Commission and were subsequently discussed at the meetings of the standing working group technology and endorsed by the Committee of Technical Experts at its 10th session. In addition, there were some proposals of an editorial and/or linguistic nature.

The **Chair** thanked the head of the technical interoperability department for the introduction to the subject and opened the general discussion on the proposal.

On behalf of the EU, the **European Commission** supported the proposal for the partial revision of the ATMF UR. It agreed with the OTIF Secretariat that it was important to maintain harmonisation between COTIF and EU law. It had submitted proposals for additional changes and editorial improvements which in particular concerned Articles 2 (w), 5, 7 (1a), 10 and 13 (1a). It also proposed to add a new Article⁶. Furthermore, it proposed to use the term ‘vehicle’ and not ‘railway vehicle’ throughout the ATMF UR. All the European Commission’s proposals were set out in room document 1 (LAW-18011-CR 26).

The **Chair** asked delegates if they would like to discuss or oppose the amendments to ATMF UR proposed by the European Union in meeting room document 1. She noted that this was not the case and proceeded with the vote.

In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the **Revision Committee** adopted the modifications to Appendix G to the Convention (ATMF UR), as set out in document LAW-17133-CR26/9, as amended and as shown on the screen during the session, and document LAW-17134-CR26/09-10.

⁶ The proposal suggested that this new Article should be Article 14, but it was decided to add the new Article at the end of the ATMF UR as a new Article 21.

As recalled in room document 3 (LAW-18015-CR26-8), Articles 1, 3 and 9 of the ATMF UR, are in the competence of the General Assembly, so the Revision Committee's decision concerning these Articles is not final⁷.

The **Revision Committee** approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17133-CR26/09 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

10. Partial revision of the APTU UR

- LAW-17130-CR 26/8/9/10 - Information from the 10th Committee of Technical Experts concerning:
 - Proposed modification of Appendix F to COTIF (APTU)
- LAW-17135-CR26/10 - Partial revision of the APTU UR
- LAW-17134-CR26/09-10 - Editorial modifications to the APTU UR and the ATMF UR
- LAW-18011-CR26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Presentation (EN only): "Partial revision of the APTU UR"
- LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **representative of the European Commission** informed delegates that it would speak and vote on behalf of the EU.

The **Chair** noted that there was a quorum for this agenda item.

The **head of the technical interoperability department** explained that the modifications to the APTU UR had been proposed for reasons similar to those for the modification of ATMF UR. The modifications concerned two elements of Article 8. They were required in order to align with EU law so as to maintain equivalence between the TSI in the EU and the UTP in COTIF.

The **Chair** thanked the head of the technical interoperability department for the introduction to the subject and asked delegates if they would like to discuss or oppose the amendments to APTU UR proposed by the Secretary General. She noted that this was not the case.

In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the **Revision Committee** adopted the modifications to Appendix F to the Convention (APTU UR) as set out in documents LAW-17135-CR26/10 and LAW-17134-CR26/09-10.

The **Revision Committee** approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17135-CR26/09 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

⁷ The Secretary General would submit the modifications to Articles 1, 3 and 9 to the 13th session of the General Assembly for final decision.

11. General discussion regarding the need to harmonise access conditions

- Doc. LAW-17136-CR 26/11 - Discussion paper - International railway market access conditions
- Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
- Presentation (EN only) “Harmonisation of access conditions”
- Presentation by the European Commission (EN only) “Overview of railway market access conditions in the European Union”
- Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
- Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that the EU had not adopted a common position on this item of the agenda and that it had not therefore decided what to do in the event of a vote.

The **Chair** confirmed that there was still a quorum.

The **Secretary General** presented the considerations on access conditions to the international railway market and emphasised that the aim was to round off OTIF’s regulatory framework by favouring a non-binding approach to enable the Member States to put in place network access conditions.

The **European Commission** then gave its presentation explaining the EU’s network access law.

BE noted that the speakers had sometimes referred to market access and sometimes to network access. These were not necessarily the same things. The European regulations were clear. BE therefore wondered how OTIF thought it would address this issue. It would also be interesting to know what the EU thought about it. Other states could use the EU framework, but it remained to be seen how this could all be arranged without increasing bureaucracy.

DE welcomed the SG’s project, which was quite clearly ambitious. However, it was important that the final results should be clear and not lead to additional complications. Based on the SG’s explanations, DE’s understanding was that the key issue was the right of access which Member States had to be granted and which therefore came under public law. DE also asked the SG about the planning and resources he was considering devoting to this project.

NL commended the SG on this ambitious project. It said that the EU’s regulations would have to be adapted and simplified. However, some OTIF Member States were not EU Member States and operated under market conditions that were completely different to those of the EU. What would the project consist of specifically? Would it be a question of taking over various EU regulations and adapting them to other states?

CER addressed the European Commission and the SG. The EU had signed the Transport Community Treaty with the Western Balkans, which had accepted the entire *acquis communautaire*. They would therefore have the right of access to the market and infrastructure. However, it was not clear to CER whether they should address the request for certification to ERA or to a national authority. What approach would the European Commission take with regard to these third countries that wished to have access to the European market? How would this be reflected in the COTIF regulations?

The **SG** did not think there would be another appendix containing binding law. Compatibility with EU law would have to be ensured. Guidelines were sufficient, particularly in view of the ever closer relationship with GCC, which was going to put in place a market organisation

different to that of the EU. Guidelines would enable different legal entities to be accommodated. The Secretariat was thinking more in terms of a non-binding instrument such as the WCO might develop. OTIF only dealt with international rail traffic. If states wanted international rail traffic, sooner or later they would have to regulate access to the network. With regard to resources, the SG thought the Secretariat was beginning to be properly resourced; there was a new head of the legal department and a new staff member had been recruited, which would enable the Secretariat to be more diversified, as it would need an interdisciplinary group. Both the legal department and the technical interoperability department would be involved.

The **head of the legal department** added that the Secretariat cooperated closely with both the EU and other international organisations, such as WTO, to avoid contradictions with existing international instruments.

The **European Commission** explained that one of the key objectives of EU legislation for rail transport was to create the conditions for access to the market (the railway network) in the context of the integrated European railway network in order to avoid obstacles preventing new entrants from operating on the EU network. In order to achieve this result, a number of structural reforms would have to be made to enable this market to develop. With regard to the European neighbourhood policy and the Balkan region in particular, most of the Balkan states were candidates or potential candidates for accession to the EU. These countries would therefore have to align their legislation, taking the *acquis communautaire* into account. The Transport Community Treaty with the Western Balkans directs this implementation framework with the necessary governance structure to help speed up the reform of the various modes of transport and help these countries cooperate between themselves before becoming fully integrated into the EU. The EU very much supported a regional dynamic.

FR returned to the question of the timetable raised by DE. Some changes were underway at European level with the transposition of the 4th railway package. It would have to be considered whether this could be taken as a basis. It would also have to be carefully considered what was meant by access to the network. For the manager, technical compatibility is made for access to the network. To conclude, the aim of the European freight corridors was of course to allocate capacity on international routes, but current discussions also showed that there were some questions concerning the quality of the train paths (e.g. questions concerning traffic priority). This would also have to be highlighted.

GB thanked the SG and the European Commission for the clarification provided. GB was very interested in participating in the development of guidelines in collaboration with other Member States and the international organisations that had been mentioned, such as the GCC, among others.

The **SG** informed delegates that the Committee of Technical Experts was working on compatibility with the 4th railway package. The question of routes was among the questions concerning infrastructure quality that the CTE would have to deal with. However, purely technical issues would have to be distinguished from issues concerning access to the network. With regard to the timetable, the SG hoped to be able to present the initial elements by the end of 2020.

BE thought this timetable was reasonable. It would allow time for feedback on the 4th railway package's technical pillar, which it was planned to implement in June 2019 or June 2020, depending on what date the Member States chose.

NL pointed out that on page 15 of the document, it said that "OTIF has the opportunity [...] to explore the possibility of establishing an international multilateral legal regime for international market access", in other words, a binding instrument, whereas the SG had talked about guidelines. How should this be understood?

In order to avoid any misunderstanding, the **head of the legal department** suggested that something be added to the decision to specify that the aim would be to establish a non-binding legal framework.

Following these discussions and reading the list of decisions, the following decision was unanimously adopted.

1. The **Revision Committee** noted the analysis made by the OTIF Secretariat (document LAW-17136-CR 26/11).
2. The **Revision Committee** mandated the Secretary General to continue the work on a non-binding legal framework along the lines set out in document LAW-17136-CR 26/11, part IV.

12. Any other business

- **Information from the Secretary General on the Secretariat's other activities**
 - Doc. LAW-17137-CR 26/12 - Information from the Secretary General on the Secretariat's other activities - Working Group of Legal Experts
 - Doc. LAW-18011-CR 26 - Meeting room document 1 - Letter from the European Commission
 - Presentation (EN only) "Working group of legal experts"
 - Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
 - Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** explained that the Member States would exercise the right to vote.

The **Chair** announced that the quorum for this agenda item was 24 and confirmed that there was a quorum, as enough delegations were present or represented.

Among other things, the **Secretary General** explained the *raison d'être* of the working group of legal experts that he intended to set up. The discussions at this session of the Revision Committee had demonstrated the necessity of creating such a body. The first session of the working group would be held in June 2018.

The **Chair** also thought the discussions had demonstrated that it was worth setting up such a working group. She recalled that the working group had been referred to several times in the course of this session, specifically in connection with digitalisation in the context of the CIM UR, feedback from the sector on the application of Article 7 of the CUV UR, the movement of empty wagons and the CUI UR, and the harmonisation of market access conditions.

DE pointed out that the SG had stated explicitly that it was not a new organ that was being created. In DE's view though, it was nevertheless an organ in some sense, as a standing working group would be set up under the SG, although it would have to work for the Revision Committee and General Assembly at the same time. DE did not really understand how this would all be arranged. There were of course a number of subjects that should be examined in more depth, but this could also be done in ad hoc working groups, as had been the case up to now. DE also asked what the SG meant specifically by "promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF" and "monitoring and assessing the application and implementation of COTIF" and whether it was really necessary for the sector to deal with

these two issues. Lastly, if a working group were to be set up, what would the consequences be for OTIF's personnel planning?

CER and **CIT** supported the SG's initiative and would contribute to the work of the working group of legal experts.

FR was in favour of setting up a standing working group. Experience had shown that work on one appendix often affected another appendix.

The **European Commission** informed delegates that the EU was not opposed to setting up this working group, but that there were certainly a number of questions. In particular, it wished to know how this working group would dovetail with the existing organs and who would be in it.

The **SG** gave assurances that amendments to the Convention that were of a purely technical nature or issues pertaining to dangerous goods would be dealt with by the relevant working groups or committees. The competences of the working group of legal experts would be restricted to the legal field. As for the members of the group, the idea was for it to function in the same way as the existing working groups. This would be discussed in detail when it was set up and when its rules of procedure were adopted. It was planned to hold one or two meetings of this group each year to manage cross-cutting issues, which was possible with the OTIF Secretariat's current teams.

The **head of the legal department** added that the working group of legal experts would be open to all the Member States, who would decide the composition of their delegations. It was important for the Secretariat of OTIF to have a list of permanent contacts.

The **Chair** held a vote on the proposal for decision on pages 6 and 7 of document LAW-17137-CR 26/12.

DE asked whether it was possible to vote on this decision point by point.

FR agreed that DE's request might be appropriate in view of the different points listed in the proposals for decision, particularly concerning the penultimate indent of point 2 of the proposals for decision. There were some questions concerning the competences and resources the working group would have in order to carry out this task.

The **Chair** invited delegates to ask any questions they might have on the various points of the proposals for decision before she put them to the vote again.

In reply to a question from the Chair, **DE** emphasised that even though it shared FR's doubts, its request was purely formal.

The **European Commission** reminded the meeting that the Member States would vote. The fact remained that the EU had agreed a common position, which was not to oppose setting up a working group of legal experts in order to assist and facilitate the functioning of OTIF's existing organs in the legal field and to ensure the effective administration of the Convention, which also concerned the monitoring and assessment of the application and implementation of COTIF.

For **FR**, it was just a question in this case of requesting clarification from the SG, without calling into question the EU's position, which FR supported.

The **head of the legal department** explained that the Administrative Committee had adopted the work programme for 2018 and 2019, which perhaps described these issues a little more

clearly. The fact was that the Secretariat planned to develop a monitoring and assessment plan to assess the application of COTIF. In this case, the most appropriate way of doing this would have to be defined with all OTIF's members in order to receive information from them. The Secretariat would make some suggestions. It would find out about the methods used by other international organisations or recommendations they were given by the OECD. The working group would prepare the monitoring and assessment plan in order to submit it to OTIF's organs. It had been clearly stated that this working group could not take any binding decisions. This monitoring was essential for the Organisation, in that it would enable it to have really effective and applicable regulations.

Following these discussions, the Revision Committee unanimously adopted the following decision:

1. The **Revision Committee** noted the Secretary General's intention to establish a working group of legal experts.
2. The **Revision Committee** supported setting up a working group of legal experts with the following functions:
 - preparation of draft amendments or supplements to the Convention;
 - provision of legal advice and assistance;
 - promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF;
 - monitoring and assessing the application and implementation of COTIF;
 - acting as a forum and think-tank for OTIF's members to raise and discuss relevant legal questions.
3. The **Revision Committee** requested that periodical reports of the working group's activities be submitted to it.
 - **Information from interested observers**

None.

- **Future participation of observers**
 - Doc. LAW-18023-CR26 - Meeting room document 10 - List of decisions
 - Doc. LAW-18024-CR26 - Meeting room document 11 - List of decisions

The **European Commission** informed the meeting that the EU had not adopted a common position on this item.

The **Chair** noted that the quorum for this agenda item was 24 and confirmed that there was a quorum, as enough delegations were present or represented.

The **head of the legal department** explained the practice followed up to now, which would be simplified if the Revision Committee were to agree to give the Secretariat its prior consent to invite those observers that had been invited to this session with the agreement of the Member States to future sessions of the Revision Committee.

In view of Article 16 § 5 of COTIF, the **Revision Committee** decided to give its prior agreement to invite as observers the international organisations and associations interested in

OTIF's activities listed in the circular dated 24 April 2017 (LAW-17048 - 26th session of the Revision Committee: 27 February - 1 March 2018).



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 26
Bern, 27.02.-28.02.2018**

PV - Annexe/Anlage/Annex

Original : FR/DE/EN

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

**I. Gouvernements
Regierungen
Governments**

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms Christine **Ehard**

Referentin, stellvertretende Referatsleiterin LA 11
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur (BMVI)
Referat LA 11, Eisenbahnrecht
Invalidenstrasse 44
10115-Berlin
Deutschland

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms Susanne **Wallenfels**

Referentin LA 11 - Eisenbahnrecht
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Robert-Schuman-Platz 1
53175-Bonn
Deutschland

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Leiter Stabstelle 92
Eisenbahn-Bundesamt
Anerkennungsstelle für Benannte Stellen,
internationale Angelegenheiten
Heinemannstrasse 6
53175-Bonn
Deutschland

Autriche/Österreich/Austria

Mme/Fr./Ms Karin **Guggenberger**

Juristische Mitarbeiterin/Beraterin (legal advisor)
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Abteilung IV/E1 – Legistik, EU und internationale
Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen
Radetzkystraße 2
1030 Wien
Österreich

Belgique/Belgien/Belgium

Mme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

Attaché juriste
SPF Mobilité et Transports
Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
City Atrium
Rue du Progrès 56
1210-Bruxelles
Belgique

Danemark/Dänemark/DenmarkMme/Fr./Ms Tine Marie **Vestergaard**

Head of Section
 Ministry of Transport, Building and Housing
 Railway Division
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220-Copenhagen K
 Denmark

Estonie/Estland/Estonia

Représenté par la Finlande
 Durch Finnland vertreten
 Represented by Finland

Finlande/Finnland/FinlandM./Hr./Mr. Risto **Saari**

Ministerial Adviser
 Ministry of Transport and Communications
 Service Market Unit
 Eteläesplanadi 16, Helsinki
 P.O. Box 31
 0002-Government
 Finland

Finlande/Finnland/FinlandMme/Fr./Ms Johanna **Isoaho**

Legal Adviser
 Finnish Transport Safety Agency
 P.O. Box 320
 00101-Helsinki
 Finland

Finlande/Finnland/FinlandMme/Fr./Ms Maija **Mansikkaniemi**

Legal Officer
 Ministry for Foreign Affairs of Finland
 Unit for EU and Treaty Law
 P.O. Box 417, Laivastokatu 22 B
 00023 Government
 Finland

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Mafal **Thiam**

Chargé de mission conventions internationales
 Ministère de la Transition écologique et solidaire
 Direction générale des infrastructures, des transports
 et de la mer
 Direction des services des transports
 Tour Séquoïa
 92055-Paris-La Défense Cedex
 France

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Gauthier **Tourbier**

Chargé de mission Europe – Interopérabilité –
Sécurité ferroviaires
Ministère de la Transition écologique et solidaire
1 Place Carpeaux
92055-La Défense cedex
France

Géorgie/Georgien/Georgia

S'est excusé
Hat sich entschuldigt
Sent apologies

Grèce/Griechenland/GreeceM./Hr./Mr. Andreas **Polakis**

Dipl. Civil Engineer, Head of Rail Transport
Directorate
Ministry of Infrastructure and Transport
Anastaseos 2 & Tsigante
156 96-PAPAGOS
Greece

Hongrie/Ungarn/HungaryMme/Fr./Ms Ilona **Vehmann**

Conseiller en chef
Ministère du développement national
Département des Relations Internationales
Rue Fö 44-50
1011-Budapest
Hongrie

Irlande/Irland/IrelandMme/Fr./Ms Siobhan **Kelly Antonucci**

(partiellement/teilweise/partially)

Puis représenté par le Royaume-Uni
Dann durch das Vereinigte Königreich vertreten
Then represented by the United Kingdom

Deputy Head of Mission
Embassy of Ireland
Kirchenfeldstrasse 68
3005-Berne
Switzerland

Lettonie/Lettland/LatviaMme/Fr./Ms Līva **Kreituse**

Senior officer, Railway department
Ministry of Transport
Gogola Street 3
1050-Riga
Latvia

Liechtenstein

Représenté par la Suisse
Durch die Schweiz vertreten
Represented by Switzerland

Lituanie/Litauen/Lithuania

Représenté par la Pologne
Durch Polen vertreten
Represented by Poland

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Représenté par la Belgique
Durch Belgien vertreten
Represented by Belgium

**ERY de Macédoine/EJR Mazedonien/
FYR of Macedonia**

Représenté par la Serbie
Durch Serbien vertreten
Represented by Serbia

Maroc/Marokko/Morocco

M./Hr./Mr. Mohammed **Oubrahim**

Directeur Commercial Fret
ONCF - Office National des Chemins de Fer
8 bis, rue Abderrahmane El Ghafiki
Agdal-Rabat
Maroc

Norvège/Norwegen/Norway

Mme/Fr./Ms Elisabeth **Classon**

Senior Legal Adviser
Ministry of Transport and Communications
Railway Transport Section
PO Box 8010 Dep
0030-Oslo
Norway

Pays-Bas/Niederlande/NetherlandsMme/Fr./Ms **Monique van Wortel**

Senior Advisor
 Ministry of Infrastructure and the Environment
 (I&M)
 Directorate-General for Mobility
 Rijnstraat 8
 2515 XP-The Hague
 Netherlands

Pologne/Polen/PolandM./Hr./Mr. **Krzysztof Kulesza**

Minister's Counselor
 Ministry of Infrastructure
 Rail Department
 4/6, Chałubińskiego St.
 00 928 Warsaw
 Poland

Roumanie/Rumänien/RomaniaM./Hr./Mr. **Marian Calin**

Deputy General Manager
 Romanian Railway Authority
 Calea Grivitei, #393
 Sector 1
 Bucharest
 Romania

Roumanie/Rumänien/RomaniaM./Hr./Mr. **Dragoş Floroiu**

General Manager
 Romanian Railway Authority
 Calea Grivitei, #393
 Sector 1
 Bucharest
 Romania

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**M./Hr./Mr. **Alan Mundy**

Policy Advisor, International Rail
 Department for Transport
 Rail Industry Competitiveness
 4/26, Great Minster House
 33 Horseferry Road
 London SW1P 4DR
 United Kingdom

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

Mme/Fr./Ms Joanna **Barrett**

GCO Legal Adviser (Rail and London)
Senior Lawyer – Rail and London
Department for Transport
GCO Legal Department
Zone 1/12 Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

Mr/Hr./Mr. Peter **Lovitt**

Policy Manager, Rail Strategy and Security
Directorate
Department for Transport
3/18, Great Minster House
33 Horseferry Road,
London SW1P 4DR
United Kingdom

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr. Stephen **Davey**

General Counsel (Group Europe)
Network Rail
1 Eversholt Street
London NW1 2DN
United Kingdom

Serbie/Serbien/Serbia

Mme/Fr./Mrs Branka **Nedeljković**

Head of the Department for Regulatory Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
11000-Belgrade
Republic of Serbia

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Milan **Popović**

Head of the department for safety and
interoperability
Directorate for Railways
Direkcija za zeleznice
Nemanjina 6
11000-Belgrade
Republic of Serbia

Slovaquie/Slowakei/SlovakiaM./Hr./Mr. Milan **Kubiček**

State advisor
 Ministry of Transport and Construction
 Department of rail transport and railway
 Námestie slobody č. 6
 810 05-Bratislava
 Slovak Republic

Suède/Schweden/SwedenMme/Fr./Ms Sara **Bandhold**

Legal Adviser LL.M.,
 Legal Affairs Unit, Railway Section
 Swedish Transport Agency
 Box 683
 171 06-Solna
 Sweden

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. Peter **König**

Stv. Abteilungschef Politik
 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
 Energie und Kommunikation (UVEK)
 Recht
 Bundesamt für Verkehr BAV
 3003-Bern
 Schweiz

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. Marcel **Hepp**

(2)

Jurist
 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
 Energie und Kommunikation UVEK
 Bundesamt für Verkehr BAV
 3003-Bern
 Schweiz

Suisse/Schweiz/SwitzerlandMme/Fr./Ms Andrea **Müller**

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
 Energie und Kommunikation (UVEK)
 Bundesamt für Verkehr BAV
 3003-Bern
 Schweiz

**République tchèque/Tschechische Republik/
Czech Republic**Mme/Fr./Ms Blanka **Bednářová**

Deputy Director, Head of Unit on International
 Relations
 Ministry of Transport
 nář. L. Svobody 1222/12
 110 15-Praha 1
 Czech Republic

Turquie/Türkei/TurkeyM./Hr./Mr. Bilgin Recep **Bekem**

Head of Department of Competition and International
Relations
Ministry of Transport, Maritime Affairs and
Communications
Directorate General of Railway Regulation
GMK Bulvari No 128
Kat. 8 UDHB Ek Binası
06570 Maltepe / ANKARA
Turkey

Turquie/Türkei/TurkeyM./Hr./Mr. Ömer **Tangül**

Transport and Communications Expert
Ministry of Transport Maritime Affairs and
Communications
Directorate General of Railway Regulation
GMK Bulvari No: 128
Kat. 8 UDHB Ek Binası
06570 Maltepe - ANKARA
Turkey

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/European Union**

**Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission**

M./Hr./Mr. Laurent **Prat**

Legal & Policy Officer
European Commission - DG MOVE
Unit C3 - Single European Rail Area
DM28 04/33
1049-Brussels
Belgium

**Union européenne/
Europäische Union/European Union**

**Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission**

M./Hr./Mr. Bertrand **Collignon**

Policy Officer - Single European Area
European Commission - Directorate General for
Mobility and Transport
Unit C4 – Rail Safety and Interoperability
DM28 4/12
1049-Brussels
Belgium

**Union européenne/
Europäische Union/European Union**

**Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission**

EU-Agency for Railways

M./Hr./Mr **Richard Lockett**

Head of Strategy, Research & International Standards
Unit
European Union Agency for Railways
120 Rue Marc Lefrancq
BP 20392
59307 Valenciennes Cedex
France

**Union européenne/
Europäische Union/European Union**

**Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission**

EU-Agency for Railways

M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

Project Officer
EU-Agency for Railways
Interoperability Unit
120 Rue Marc Lefrancq
BP 20392
59307 Valenciennes Cedex
France

**III. Organisation internationale gouvernementale
Staatliche internationale Organisation
International governmental Organisation**

OSJD

S'est excusé
Hat sich entschuldigt
Sent apologies

IV. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CER

M./Hr./Mr. Miguel Ángel **Caramello-Álvarez**
 Legal Adviser, Legal Affairs & Customs
 CER - Community of European Railway and
 Infrastructure Companies
 53 Avenue des Arts
 1000 Brussels
 Belgium

CIT

M./Hr./Mr. Cesar **Brand**
 Secretary General
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Weltpoststrasse 20
 3015 Bern
 Schweiz

CIT

M./Hr./Mr. Erik **Evtimov**
 Deputy Secretary General
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Weltpoststrasse 20
 3015 Bern
 Schweiz

CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Scherf**
 Legal Advisor
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Weltpoststrasse 20
 3015 Bern
 Schweiz

UIC

M./Hr./Mr. Nicolas **Czernecki**
 Président du groupe de travail "Utilisateur wagons"
 UIC, Co-président CUU
 SNCF
 24, rue Villeneuve
 92583 Clichy la Garenne Cedex
 France

UIP

M./Hr./Mr. Gilles **Peterhans**
 Secretary General
 UIP - International Union of Wagon Keepers
 Rue Montoyer 23
 1000 Brussels
 Belgium

**V. Experten de l'OTIF
Sachverständige der OTIF
OTIF experts**

M./Herr/Mr. Rainer **Freise**

Prof. Dr.
Bessunger Straße 29
64285 Darmstadt
Deutschland

Mme/Fr./Ms Catherine **Brölmann**

University van Amsterdam
Associate Professor of international law
Oudemanhuispoort 4-61012 CN Amsterdam
Netherlands

**VI. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M/Hr./Mr.	François Davenne	Secrétaire général Generalsekretär Secretary General
M/Hr./Mr.	Aleksandr Kuzmenko	Chef du département juridique Leiter der Rechtsabteilung Head of Legal Department
Mme/Fr./Ms	Iris Petra Gries	Experte du département juridique Expertin der Rechtsabteilung Expert of Legal Department
M/Hr./Mr.	Bas Leermakers	Chef du département de l'interopérabilité technique Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität Head of Technical Interoperability Department
M/Hr./Mr.	Dragan Nesic	Expert du département de l'interopérabilité technique Experte der Abteilung für technische Interoperabilität Expert of Technical Interoperability Department
Mme/Fr./Ms	Sarah Pujol	Responsable de la communication Kommunikationsbeauftragte Communication Officer
Mme/Fr./Ms	Françoise Jäggi	Assistante de direction Assistentin der Geschäftsführung Management Assistant
Mme/Fr./Ms	Elodie Croner	Traductrice Übersetzerin Translator
Mme/Fr./Ms	Evelyne Kabamba	Assistante administrative Verwaltungsassistentin Administrative Assistant
M/Hr./Mr	Baruno Wironugroho	Responsable informatique IT – Verantwortlicher IT Manager

**VII. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

M/Hr./Mr. David **Ashman**

Mme/Fr./Ms Dominique **Baz**

M/Hr./Mr. Werner **Küpper**

Mme/Fr./Ms Joana **Meenken**

Mme/Fr./Ms Viviane **Vaucher**



Possibilities for amendment of the COTIF revision procedure (27 February 2018)

Dr. Catherine Brölmann



26th session OTIF Revision Committee, Berne

Complexities and adverse effects of the current COTIF revision procedure

- Modifications to the Convention and its Appendices that come under the competence of the OTIF General Assembly (GA) take on average six years to enter into force.
- The precise time period is unpredictable as it is contingent on domestic legal and political processes in the Member States.
- Meanwhile, the international environment of OTIF is rapidly developing, both in terms of law and in terms of the market.

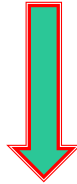
Reconciling adaptability and state consent –the legal framework

- International law requires consent for amendments to treaty obligations but allows for such state consent to be given *ex ante*.
- Sovereign states may delegate certain competences to a treaty organ or an intergovernmental organization. This then constitutes a general consensual basis, from which the international body may proceed to take decisions – e.g. on the modification of rules - without going back to the Member States for each individual case to obtain consent.
- International practice shows a range of such possible mechanisms.

Reconciling adaptability and state consent – *Some international practice I*

Preparing and revising treaties in a classic process

range...



Majority rule making by non-plenary international body which takes definitive decision on the basis of previously given consent

Reconciling adaptability and state consent – *Some international practice II*



- IMO
- ICAO
- WHO
- Council of Europe
- UPU
-



International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportkomitee

26th Session of the OTIF Revision Committee Berne, 27 February – 1 March 2018

Top 6. Partial revision of the CIM UR - CIT Report on
recognition of electronic transport documents

Cesare Brand, CIT Secretary General

Erik Evtimov, CIT Deputy Secretary General

Article 6 § 9 CIM – e-Consignment note

§ 9: The consignment note and its duplicate may be established in the form of **electronic data registration** which can be transformed into legible symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Consignor

The image shows a screenshot of a consignment note form, likely from a software application. The form is divided into several sections, including 'CIM Consignment Note' and 'CIM Consignment Note'. A large, light blue double-headed arrow is superimposed over the form, pointing both upwards towards the 'Consignor' label and downwards towards the 'Carrier' label, indicating the flow of data between these two parties. The form contains various fields for data entry, such as 'CIM Consignment Note', 'CIM Consignment Note', 'CIM Consignment Note', and 'CIM Consignment Note'. The form is titled 'CIM Consignment Note' and 'CIM Consignment Note'.

Carrier

CIM Electronic consignment note: proposal of the CIT on the level of *regulation*

- new Article? ... CIM should assure:
 - > priority of the electronic consignment note and electronic accompanying documents;
 - > evidential value of the electronic consignment note for the contract of carriage;
 - > authentication of the electronic consignment note (electronic signature?);
 - > ensuring that the requirements of the national law applicable are met

Electronic consignment note CIM: introduction with *priority* in the CIT freight *Documentation on a Sector Level*

- **Transposition** with *priority* of the electronic CIM consignment note into the CIT freight documentation
 - **Priority** is given to the external relationship with customers:
 - > GLV-CIM and GLW-CUV in particular a new *Appendix 1* contain the functional specifications for the electronic consignment note CIM or wagon note CUV
 - > GTM-CIT in an Appendix 7a and GTW-CIT in a new Appendix 1a contain the legal specifications (requirements) for the electronic consignment note CIM and wagon note CUV
 - > RailData in cooperation with the CIT will prepare the technical specifications for the electronic consignment note CIM and wagon note CUV
-

The CIT's new manuals of 1st January 2017 in Freight traffic and Use of wagons

Nature of the GLV-CIM and GLW-CUV

- Their nature is of **Recommendations**
- Application to be **agreed** between the **contractual carrier** with the **consignor**

Purpose of the manuals

- Provisions concerning the use of the consignment note and the wagon note
- Provisions concerning the other documents used in the relationship between the customer and the transport undertaking
- External Legal Relationship: Consignor – Contractual carrier

Scope

- Shipments subject to the CIM UR and the CGT-CIM
- Shipments subject to the CUV UR and GCU

Electronic consignment note / wagon note (1)

New versions of 1st January 2017 of the GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV and GTW-CIT



To facilitate establishment of electronic versions of the consignment note and wagon note

Revised functional and legal specifications – Principle of functional equivalence (Art. 6 § 9 CIM)

Transfer of all the specifications concerning the customer in the GLV-CIM and GLW-CUV

The CIT's new manuals of 1st January 2017 in Freight traffic and Use of wagons

02 Acceptation au transport

02 - 01 Prise en charge de la marchandise

Objet Vérifier la possibilité d'effectuer le transport

Remarques La marchandise est considérée comme ayant été prise en charge en vue du transport lorsque l'expéditeur la remet au transporteur au lieu et au moment convenus et que le transporteur l'accepte. *CGT-CIM 11*

Le transporteur est responsable des dommages à la marchandise survenus à partir de sa prise en charge. *CIM 23 § 1*

Sauf convention spéciale, le chargement de la marchandise incombe à l'expéditeur et le déchargement au destinataire. *CIM 13 § 1*
CGT-CIM 6.1

Moment Dès la remise de la marchandise

Intervenant	Opération	Références
Expéditeur (transporteur)	- Choisir l'emballage.	<i>CGT-CIM 7</i>
	- Charger la marchandise.	<i>CGT-CIM 6.1-6.3</i>
	- Apposer les scellés sur les grands conteneurs, les caisses mobiles, les semi-remorques et les autres UTI de type fermé, remis au transport chargés. Il peut être renoncé au scellé, pour des trafics déterminés, par une convention passée entre le transporteur et l'expéditeur.	<i>CGT-CIM 6.4</i>
	- Apposer les scellés sur les wagons couverts, lorsque le droit national le prescrit ou lorsque le transporteur et l'expéditeur en conviennent.	<i>COTIF 8 § 2</i> <i>CGT-CIM 6.4</i>
	- Tenir compte des restrictions de trafic, des prescriptions des douanes et des autres autorités administratives, du RID pour les marchandises dangereuses.	<i>CIM 2</i> <i>CGT-CIM 3.2</i>
Transporteur	Selon les circonstances : - Vérifier l'emballage, - Vérifier l'état du wagon, - Vérifier le chargement, en tenant compte de la sécurité de l'exploitation et de la protection des marchandises chargées contre toute avarie. Veiller en particulier à l'arrimage du chargement, à la fixation des bâches, à la fermeture des portes, à la répartition du chargement sur le wagon, au respect des limites de charge (en fonction des caractéristiques du wagon et des lignes à emprunter) et du gabarit de chargement. - Vérifier les scellés apposés par l'expéditeur, la douane ou d'autres autorités administratives (voir aussi annexe 24 - Check-list pour l'apposition des scellés sur les wagons).	Directives de chargement de l'UIC

Intervenant	Opération	Références
	- Vérifier le délai de chargement.	<i>CGT-CIM 6.5</i>
	- Sauf si le droit douanier ou le droit national en dispose autrement, apposer les scellés sur les wagons couverts lorsque ceux-ci n'ont pas été munis de scellés apposés par les autorités douanières ou par d'autres autorités administratives ou de scellés de l'expéditeur officiellement reconnus (voir aussi annexe 24 - Check-list pour l'apposition des scellés sur les wagons).	Fiche UIC 426
	- S'assurer que la marchandise est admise au transport et que les conditions requises sur la lettre de voiture pour le transport sont remplies. La liste des services des transporteurs qui renseignent sur les conditions d'admission des marchandises au transport est disponible sur le site Internet du CIT.	www.cit-rail.org
	- Effectuer les contrôles spécifiques inhérents aux marchandises dangereuses.	1.4.2.2 RID Fiche UIC 471-31
	- Si la marchandise ne peut pas être acceptée au transport ou que les conditions requises pour son transport ne sont pas remplies, régulariser la situation avec l'expéditeur.	
Observations		

Subject of the process
Point in time
Parties involved
Operations to be carried out
Reference documents

Electronic consignment note / wagon note (2)

GLV-CIM / GLW-CUV

Principle (point 6)

- The consignment note / wagon note may be established in an electronic form. The procedures used must be equivalent from the functional point of view

Functional and legal requirements concerning the electronic form of the consignment note / wagon note (Appendix 1)

- Message flows
- Message content and rights of access to the data
- Printer output
- Mixed system
- Disruptions / Computer system downtimes

Electronic consignment note / wagon note (3) EDI contract checklist

Appendix 7a GTM-CIT / 1a GTW-CIT

Purpose of the EDI contract

- Conditions for making valid use of an electronic consignment note / wagon note relative to the CIM / CUU uniform rules
- Customer – transport undertaking and transport undertaking – transport undertaking relationships

Contents

- Boilerplate clauses, comments for drawing up the EDI contract
- Scope
- Definitions
- Purpose of the EDI contract
- Contents, establishment and transmission of the electronic consignment note / wagon note
- Liability in the event of non-compliance with the obligations arising out of the EDI contract

Electronic consignment note / wagon note (4)

Supplementary functional and legal requirements for the electronic consignment note / wagon note (Appendix 7b GTM-CIT / 1b GTW-CIT)

- Message flows
- Message content
- Printer outputs
- Mixed system checklist

Electronic Formal Report (CIT20)

The CIT is working on simple solutions fit for business use for the digitization of the formal report (CIT 20), with the aim of making the necessary bases available to the railway companies by 2018

- Message flows
- Message content
- Printer outputs
- New Appendix 20b to the GTM-CIT

Electronic consignment note / wagon note / formal report: Forms – www.cit-rail.org

Formulaires

Vous trouvez ici les formulaires tirés des guides Lettre de voiture CIM, Lettre de voiture CIM/SMGS et Trafic marchandises du CIT. Vous pouvez télécharger, compléter et utiliser les formulaires au format pdf.

Fichiers	Date	Nom
p. CIM/SMGS Formal report 2009-01-01	2009-01-01	Procès-verbal CIM/SMGS Source : GLV CIM/SMGS Annexe 8.1
n. CIM/SMGS Wagon List 2008-01-01	2008-01-01	Relevé des wagons CIM/SMGS Source : GLV CIM/SMGS Annexe 7.2
o. CIM/SMGS Container note 2008-01-01	2008-01-01	Relevé des conteneurs CIM/SMGS Source : GLV CIM/SMGS Annexe 7.4
m. Consignment note CIM/SMGS 2006-09-01	2006-09-01	Lettre de voiture CIM/SMGS Source : GLV CIM/SMGS Annexe 5
a. Consignment note CIM / Wagon 2006-07-01	2006-07-01	Lettre de voiture CIM/Lettre de wagon CUV Source : GLV-CIM. Anlage 4a
b. Charges note 2006-07-01	2006-07-01	Bulletin d'affranchissement Source: GLV-CIM: Annexe 6
c. Subsequent orders (CIT 7) 2013-01-01	2013-01-01	Ordre ultérieur Source : GLV-CIM et GLW-CUV Annexe 7
d. Circumstances preventing 2013-01-01	2013-01-01	Empêchement au transport Source : GLV-CIM et GLW-CUV Annexe 8
e. Circumstances preventing 2013-01-01	2013-01-01	Empêchement à la livraison Source : GLV-CIM et GLW-CUV

Liens directs

- Documents de travail
- Droit et pratique
- Formulaires
- Lettres circulaires
- Répertoire d'adresses
- Manifestations

CIT-Info
Liste des abréviations
Codes des transporteurs
Demander les droits d'accès

Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Secrétariat général
Wellpoststrasse 20
CH-3015 Berne
Plan de situation

+41 (0)31 350 01 90
info@cit-rail.org

Practical implementation through eRailFreight Project

CIT Bern <http://www.cit-rail.org/>

Definitions of the CIT products (legal and functional specifications)



CER Customs Working Group

Draft procedure based on UCC to be presented to EC



Raildata <http://www.raildata.coop/>

Technical specifications (Message flow and format)



UIC <https://uic.org/>

Letter of Intent, Coordination, Rollout



Further stakeholders as ERFA, UIRR,



Defining additional user requirements



Erik Evtimov

Deputy Secretary General

Tel: +41 31 350 01 97

E-mail : erik.evtimov@cit-rail.org

www.cit-rail.org

Partial revision of the CUI UR

By Pr. Freise

Revision Committee, Berne

I. Considerations behind the revision

From 2014 to 2016, the CUI UR Working Group set up by the Secretary General met four times. It dealt with the following issues:

- Scope of CUI (Article 1),
- Clearer version of Article 8 § 1 on the liability of the manager,
- Editorial amendments to the wording of CUI.

The starting point of the considerations behind the revision was the fact that the scope of CUI is unclear or is at least misunderstood. The result of this is that up to now, the provisions of CUI concerning liability have seldom or never been applied to liability between carriers and managers. Instead, national law is often applied in the event of a dispute.

II. Clarification of the scope of CUI

According to their **title**, the CUI UR apply to the contract of use of (railway) infrastructure in **international rail traffic**.

According to **Article 1 § 1**, the CUI UR apply to any contract of use of railway infrastructure **for the purposes of international carriage** within the meaning of the CIV UR and the CIM UR.

The **title** indicates that it refers to contracts that cover the international use of infrastructure. However, such contracts are rare: up to now, there have hardly been any “international train paths” (or only for international freight transport corridors or individual international passenger trains).

Article 1 indicates that it refers to contracts that cover international rail traffic. Infrastructure is very frequently used to perform CIV or CIM transport: many CIV or CIM transport operations take place using regional trains operating before or after a cross-border passenger or freight train on the basis of a purely national contract of use of train paths.

The question being disputed is therefore whether the term “international rail traffic” in the title of CUI should be understood as “international use of infrastructure” or “international CIV or CIM transport”.

II. Clarification of the scope of CUI

If the main purpose of the CUI UR is to ensure the **carrier's recourse** against the manager in those cases in which the carrier has had to compensate its customers for loss or damage in accordance with CIV or CIM for which the infrastructure manager is liable, then it is clear that the CUI UR should be defined by “**international rail traffic in accordance with CIV and CIM**” and hence in a **broad sense**.

On the other hand, if one bears in mind that Articles 8 and 9 of the CUI UR primarily govern compensation for **bodily or material loss or damage** which managers and carriers mutually attribute to themselves and their auxiliaries, then it is clear that the scope of the CUI UR should be conceived in a **narrower sense** and be defined by the “**international use of infrastructure**”. If this is not the case, in many instances of the use of infrastructure, mutually assigned bodily and material loss or damage would no longer be compensated in accordance with national law, but in accordance with international law, because it cannot be ruled out that a train involved in an accident was also carrying CIV passengers or CIM goods.

II. Clarification of the scope of CUI

In order to resolve this dilemma, the CUI UR working group discussed several models:

Link the CUI UR to “**international use of infrastructure**” and do away with the reference to international CIV and CIM transport in Article 1 (but not in Article 8). – This would then also cover the international use of infrastructure by automotive trial or construction vehicles, but not CIV or CIM transport operations with the help of national use of infrastructure.

Only link the CUI UR to **international rail traffic in the sense of CIV and CIM** and do away with the requirement for the international use of infrastructure (= broader scope).

II. Clarification of the scope of CUI

At its 4th session on 31 May 2016, the CUI UR working group came to the following conclusions:

In Article 1 CUI, it should be made clear that the scope of CUI relates to “international rail traffic” in the sense of “international use of infrastructure”. The term “international rail traffic” should be defined in Article 3 accordingly.

The link between the scope of CUI and CIV/CIM transport should be maintained in Article 1.

It was not the intention to broaden the scope of the CUI UR.

III. Editorial amendment to Article 8 CUI

Logically, Article 8 § 1 c) **currently reads as follows:**

The manager shall be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

This provision is flawed. The carrier's auxiliaries cannot suffer such loss and the carrier does not suffer such loss during use of the infrastructure, but only when it compensates its customers after using the infrastructure, once the loss has been analysed in detail.

Article 8 § 1 c) **should therefore be transferred into a separate second sentence:**

“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 occurred during the use of, and] has its origin in the railway infrastructure.”

It will need to be discussed whether the words [has occurred during the use of, and] need to be inserted.

Overview of railway market access conditions in the European Union



26th session of the OTIF Revision
Committee
1 March 2018

Bertrand Collignon, Policy Officer
Railway Safety and Interoperability,
DG MOVE, European Commission



@Transport_EU

Market access in the EU?



1 Placing railway products on the market:

- Components: *Certificates of conformity*
- Vehicles: *Certificates of conformity + vehicle authorisation*

2 Operating rail services (Railway undertakings - RUs):

- *Licences*
- *Safety certificates*
- *Licensed Train drivers*

3 Placing vehicles in service:

- *Route compatibility checks (RUs)*
- *Designation of entity in charge of maintenance (ECM)*

4 Operating vehicles: (Access to railway infrastructure)

- *Capacity allocation*
- *Infrastructure charges*
- *Access to facilities*

Placing railway products on the market (4RP):

- **Railway components:**

- **Conformity assessment** carried out by third-party Notified Bodies (NoBos)
- Once placed on the market (in any EU Member State), a component can be sold **throughout the EU**

- **Railway vehicles:**

- **Conformity assessment** carried out by third-party Notified Bodies (NoBos) and Designated Bodies (DeBos)
- **Vehicle Authorisation for placing on the market**
 - In 1 EU Member State: by the National Safety Authority or ERA*
 - In several EU MSs: **1 authorisation**, delivered by ERA
 - Extension to more EU MSs: additional authorisation by ERA

* RU: Railway Undertaking; IM: Infrastructure Manager ; MS = Member State

* ERA: European Union Agency for Railways



Operating rail services (RUs*, 4RP):

- **RU Licence:**
 - **Independent** licensing authority
 - **RU** entitled to apply for a licence in the MS* in which it is established
 - Licence valid throughout the **territory of the Union**
 - Valid as long as RU fulfils conditions for obtaining the licence
- **Single safety certificate:**
 - In 1 EU Member State: by the National Safety Authority or ERA*
 - In several EU Member States: **1 certificate**, delivered by ERA
 - Extension of the area of use: additional authorisation by ERA
- **Licensed Train drivers:**
 - **Licence:** issued by competent authority of an EU MS, valid throughout the **territory of the Union**
 - **Certificate:** issued by RUs and IMs, valid on **specified infrastructure and rolling stock**.

* RU: Railway Undertaking; IM: Infrastructure Manager ; MS = Member State

* ERA: European Union Agency for Railways



Placing vehicles in service (RUs*, 4RP):

- **Registration:** *In one Member State, valid in the whole area of use*
- **Route compatibility checks:**
 - **For each route** on which the vehicle will be operated
 - **By the RU**
 - Tool: European Register of infrastructure (RINF)
 - Information provided by IM* whenever necessary
- **Entity in Charge of Maintenance (ECM):**
 - Each vehicle shall have a designated ECM
 - Designated **by the RU / keeper**
 - **The same for the whole area of use** of the vehicle

* RU: Railway Undertaking ; IM: Infrastructure Manager

* ERA: European Union Agency for Railways

Access to railway infrastructure:

- **Allocation of infrastructure capacity:**
 - **By an IM**
 - **Transparent and non-discriminatory** capacity allocation process
 - **Coordination** of conflicting requests for capacity
- **Infrastructure charges:**
 - **MSs** define charging framework, **IM** determine and collect charges
 - **Equivalent and non-discriminatory** charges for different RUs performing services of an equivalent nature in a similar part of the market
 - Charging scheme to be based on same principles over whole network
- **Access to facilities and services supplied in facilities:**
 - **Transparency of charges and conditions** for access to facilities and services supplied in facilities

* MS: Member State; IM: Infrastructure Manager; RU: Railway undertaking



Thank you!



European
Commission

Background slides



@Transport_EU

Mobility and
Transport

CONNECTING
EUROPE

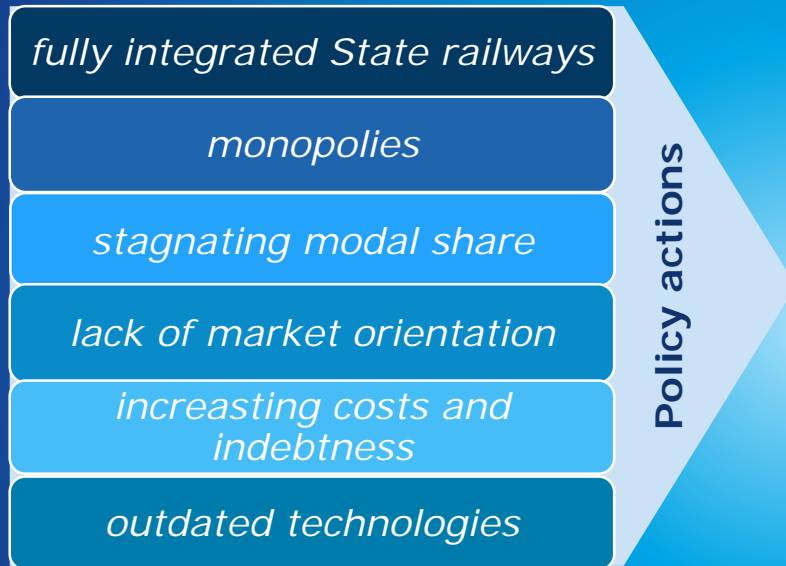
Specific challenges in the rail sector...

- *From small private companies (19th and early 20th centuries) to state monopolies*
- **Technical differences** hindering removal of national borders and setting up international railway transport:
 - *5 types of energy systems*
 - *more than 21 Automatic Train Protection systems*
 - *5 different track gauge & 6 line gauges*
 - *5 different Maximum Permitted Axle Loads*
 - *different national operating rules*
- + **Fierce competition from road and air sectors**
- **Continuous decline in rail traffic between 1970-2004**
 - *Railway freight transport drop from 30% to 13.2%*
 - *Freight transport by road multiplied by 3*
 - *Passenger transport ± constant 6.8% - 6.4% between 1995 & 2003*



In one slide:

Where we were...



Where we want to be



Competitive, attractive railways



Main Policy Areas

Enabling competition

- Opening markets to competition
- Independence of infrastructure manager from railway undertakings
- Independence of railways from the State
- Rules on track access charges and capacity allocation
- Sustainable funding of infrastructure
- Equal access to service facilities
- Independent rail regulatory bodies
- Transparency of financial flows
- Competitive tendering of public service contracts

Facilitating international freight

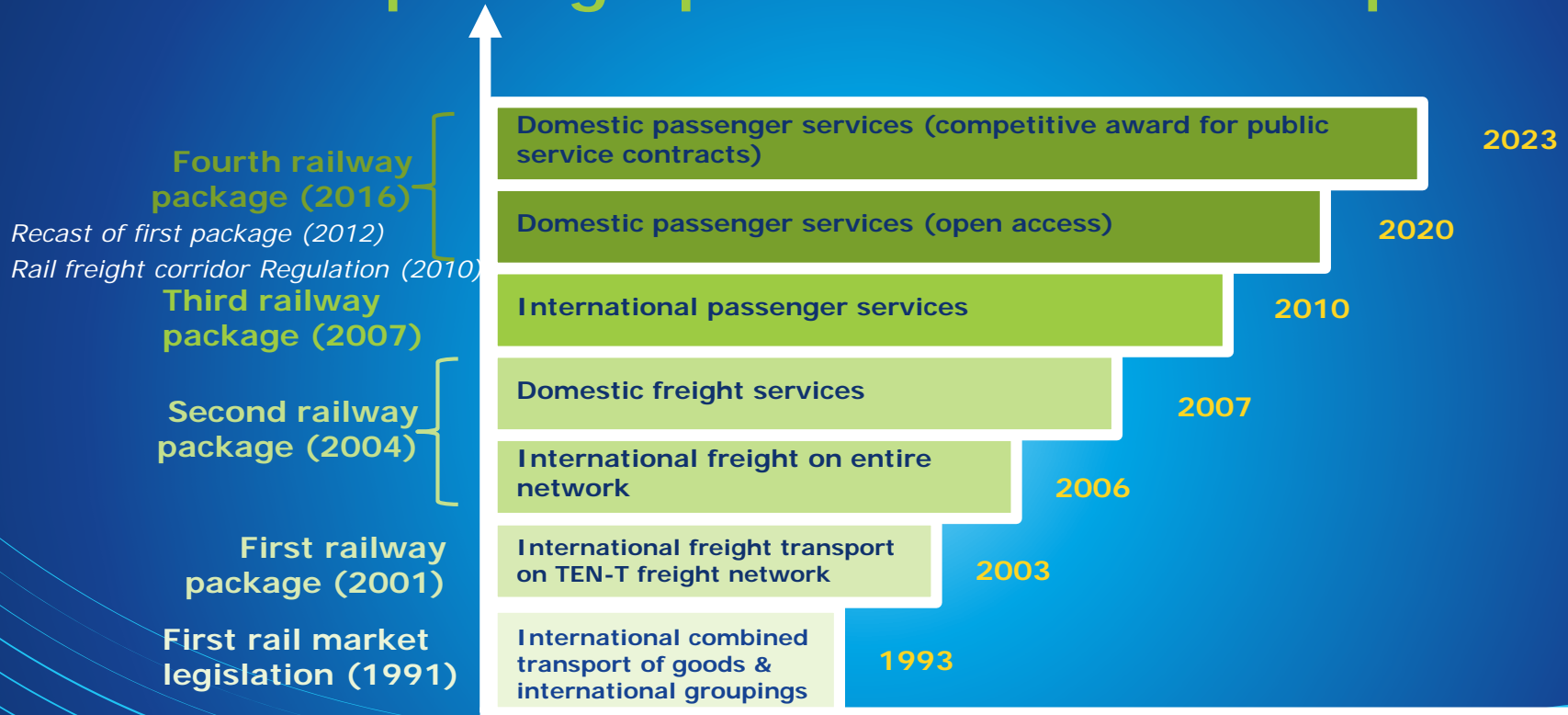
- Rail Freight Corridors governance structure to tackle rail freight issues
- Coordination of capacity offer, traffic management, infrastructure works
- Harmonisation of processes and procedures

Framework activities

- Rail market monitoring
- Ticketing
- Noise mitigation
- Stakeholder platforms to facilitate cooperation



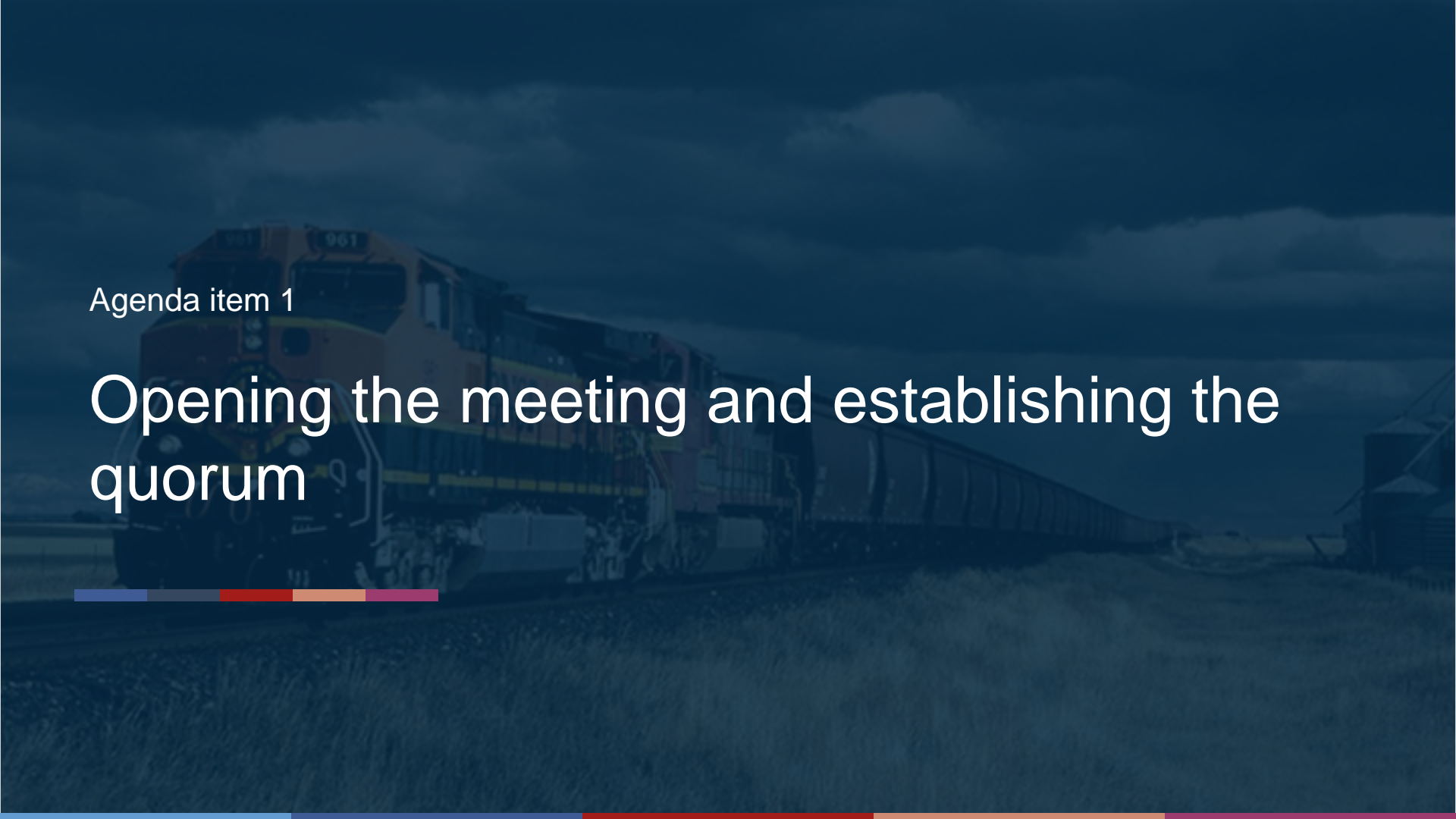
Focus: Opening Up Of Markets To Competition





26th Session of the Revision Committee


Berne, 27 February – 1 March 2018



Agenda item 1

Opening the meeting and establishing the quorum

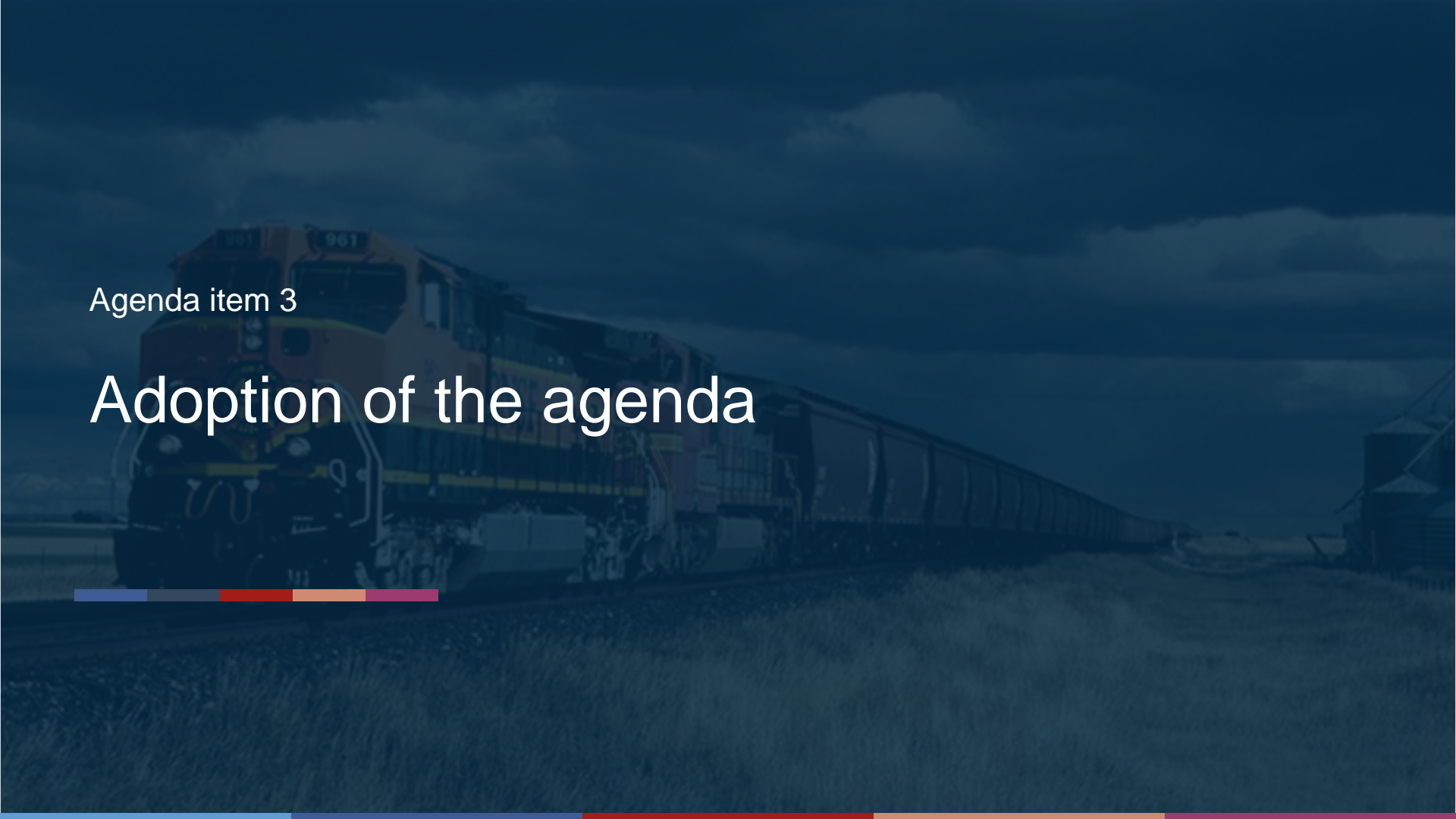




Agenda item 2

Election of chair and vice chair





Agenda item 3

Adoption of the agenda



Agenda item 4

Modification of the Rules of Procedure

Modification of the Rules of Procedure

Proposals from the Secretariat

Regional economic integration organisations. The Rules of Procedure currently in force were adopted before accession of EU as a regional economic integration organisation. Consequently, provisions on voting and rules on establishing the quorum should be modified in order to comply with the COTIF and EU Accession Agreement.

Deadlines:

- Member States and regional economic integration organisations (European Union) requested that documents for the Revision Committee be submitted earlier than prescribed by the Rules of Procedure currently in force;
 - The OTIF Secretariat had already sent invitation and working documents respectively 5 and 4 months before this Revision Committee, which largely corresponds to proposed changes;
- => OTIF Secretariat is convinced that preparation for the meetings will be improved by sending out the relevant documents earlier.

Modification of the Rules of Procedure

Proposals from the Secretariat

Language regime:

- general principle that documents in all working languages have to be issued
- introduction of transparent and reasonable time limits needed for the Secretariat to translate working documents and proposals.

Annotated Provisional Agenda:

- Need to explain the substance of agenda items before distributing the working documents
=> Based on the practice of other international organisations, it is proposed to distribute an annotated provisional agenda.

Requirements for working documents and proposals: in order to facilitate deliberations and the translation of documents, some basic requirements concerning the working documents and proposals are proposed in a new Article 26.



Agenda item 5

Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF

Amendment of the procedure for revising COTIF

Preparatory work

- A study by the OTIF Secretariat entitled “Feasibility of amending the procedure for revising COTIF”
- “Legal assessment of the COTIF revision procedure and of possibilities for its amendment” by Dr. Catherine Brölmann
- Results of the Secretary General’s working group to amend the procedure for revising COTIF (3 May 2017, Berne)
- Member States’ responses to a questionnaire concerning national procedures applicable to amendments to COTIF

Amendment of the procedure for revising COTIF

Fixed time period for the entry into force of adopted amendments (recommended solution)

- Fix with certainty the date of entry into force of amendments to the appendices adopted by the General Assembly.
- Member States would no longer have to approve formally amendments adopted by the General Assembly at international level (i.e. no requirement to deposit an instrument of approval).
- National procedures remain necessary for approval and/or the incorporation of such amendments into national legal orders.
- A clearly defined time frame should contribute to better planning of national procedures and completion of them on time.
- The private sector would be aware of a precise and reasonable timeframe for the national approval/incorporation of amendments and for adapting contracts.

Amendment of the procedure for revising COTIF

Fixed time period for the entry into force of adopted amendments (recommended solution)

- Many Member States expressed the view that the time frame should be three years or at least three years. It is important to note that the three year term also corresponds to the periodicity of the General Assembly.
- In order to respect national sovereignty, it should be ensured that the Member States may opt out. This right is already enshrined in the Convention, both in case of modifications adopted by the General Assembly and by the Revision Committee.

Amendment of the procedure for revising COTIF

Rapportage (recommended as a supplementary measure)

- Rapportage might be a useful instrument in assisting Member States to complete their national procedures.
- Such a rapportage mechanism may be implemented by a decision of the General Assembly without having to modify the Convention itself.
- It should be aimed at assisting Member States and must not create an unnecessary administrative burden.



Agenda item 6

Partial revision of the CIM UR – Secretary General's report



Partial revision of the CIM UR

25th Revision Committee and 12th General Assembly

- 25th Revision Committee mandated to set up a working group to prepare a revision of CIM UR, with particular attention to the provisions to be put in place concerning the electronic consignment note
- The CIM UR working group met twice in Berne (9 December 2014 and 18 March 2015).

Results:

- ⇒ Functional equivalence of data registration with the paper form is a prerequisite (current Article 6 § 9 of the CIM UR) for all the functions that the paper consignment note fulfils at present
- ⇒ The functional equivalence principle requires criteria under which electronic communications may be considered equivalent to paper-based communications.
- ⇒ The specific requirements that electronic communications need to meet in order to fulfil the same purposes and functions as a paper-based system must be defined – for example, “writing”, “original”, “signed” and “record”.

Partial revision of the CIM UR

25th Revision Committee and 12th General Assembly

International associations of carriers, which have the competence for these matters under Article 6 § 8 of the CIM UR, are responsible for specifying in detail how the parties can put the electronic consignment note into effect in practice under the best possible conditions in terms of efficiency and legal certainty.

At the second session of the working group (18 March 2015), CIT thought it would be in a position to report in 2016 on what could be done within the sector, and on what the electronic consignment note should contain, based on lessons learnt from operations.

The Secretary General gave a report on this work at the 12th General Assembly (Berne, 29 and 30 September 2015).

The General Assembly noted the Secretary General's report on the progress of the work on revising the CIM UR and the continuation of the work on revising the CIM UR, particularly the work relating to the provisions to be put in place concerning the electronic consignment note, once the sector has re-examined the functional specifications of the electronic consignment note (point 7.7 of the final document).

Partial revision of the CIM UR

CIT Report

CIT sent the Secretary General its report on the railways' digitalisation of transport documents on 16 June 2017.

The Secretary General is therefore reporting new facts to the 26th session of the Revision Committee that have emerged since the 12th General Assembly. They are presented in three parts:

- The CIT's report on the railways' digitalisation of transport documents and the conclusions of the report (I),
- The current work of the digital transport and logistics forum (DTLF) (II),
- Developments in the customs sector:
will the CIM consignment note remain a transit document? (III).

Partial revision of the CIM UR

The link between the CIM contract of carriage and the simplified transit procedure in question.

CIM and the current transit procedure:

- Article 6 § 7 of the CIM UR stipulates that in the case of carriage which takes place on the customs territory of the EU or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7 of the CIM UR.
- In accordance with the Community Customs Code and its implementing provisions, railway undertakings benefited from a simplified transit regime for goods carried by rail or in large containers. Formalities under the common/Community transit procedure were therefore simplified for the carriage of goods by railway companies with a CIM consignment note. The CIM consignment note was therefore a valid Community transit declaration.

Partial revision of the CIM UR

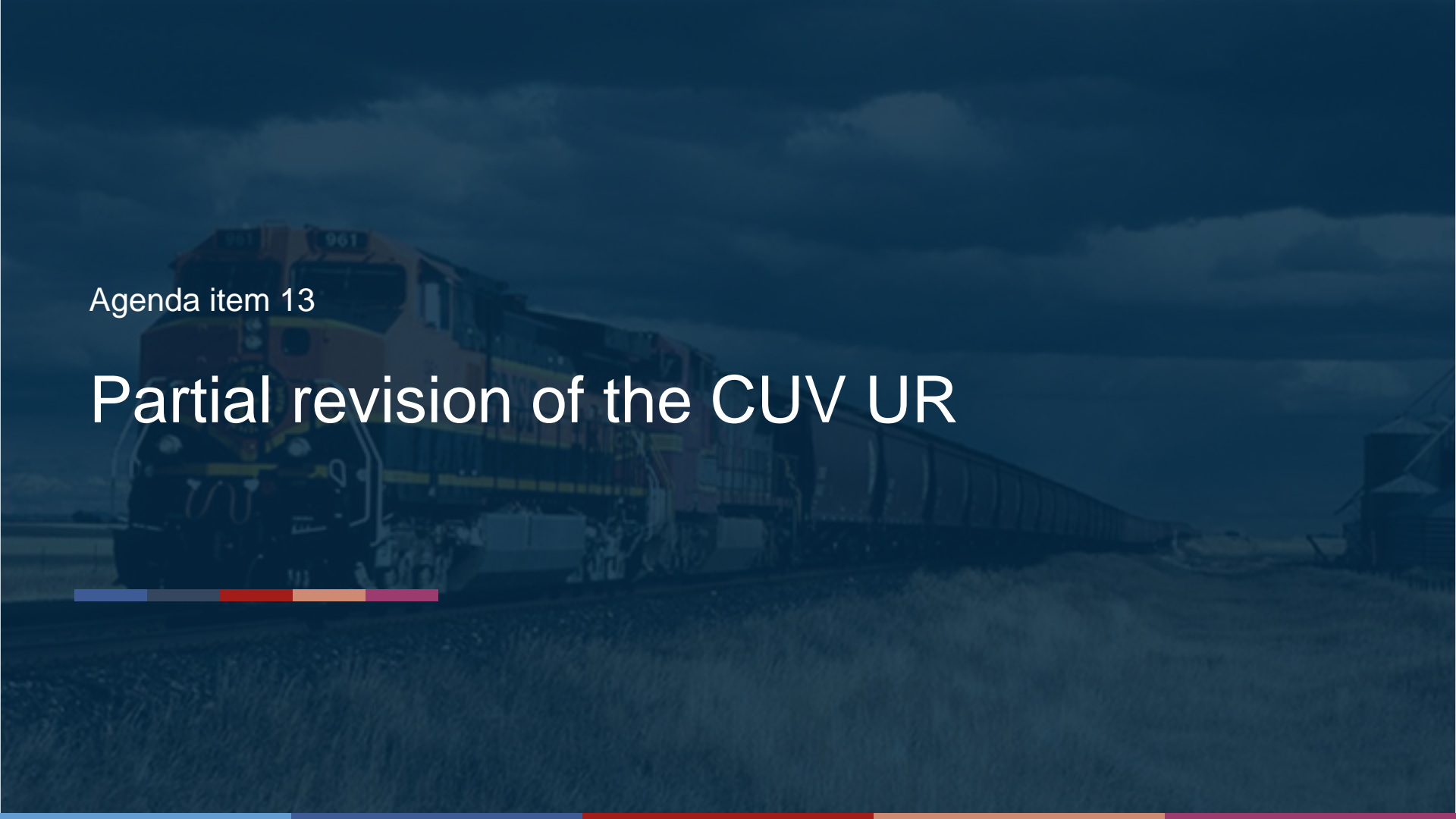
The link between the CIM contract of carriage and the simplified transit procedure in question.

- The Union Customs Code (UCC), which entered into force on 30 October 2013, has been applicable since 1 May 2016. It is part of the modernisation of customs. Its essential objective in particular is to make all customs formalities paperless by 31 December 2020.
 - On 17 December 2015, the European Commission adopted a regulation concerning the transitional measures for certain provisions of the UCC where the IT systems are not yet operational.
 - In accordance with this regulation, and until the new Computerised Transit System (NCTS) is upgraded, the EU's paper-based transit regime applies particularly to goods carried by rail and the paper consignment note continues to be used as a transit declaration. NCTS will be applied to railway transit.
- ⇒ Against this background, the link between the CIM contract of carriage and the simplified transit procedure will disappear.
- => Transit procedure should become digital and remains simple.

Partial revision of the CIM UR

Digitalisation of CIM: a priority

- It would seem that at both European and global level, it is now necessary to work on a solution for simple digital rail transit which has an efficient interface with the transport documents.
- In order effectively to accompany the implications of these developments for the CIM UR and to prepare their revision under the best conditions, the Secretary General intends to include the following two priority issues in the work programme of the working group of legal experts that he will be setting up in 2018:
 - = > Assessment of interfaces between customs and transport regulations in order to ensure efficient international railway traffic, particularly in the area of freight transport.
 - => Assessment of digitalisation of international transport, in particular transport documents.



Agenda item 13

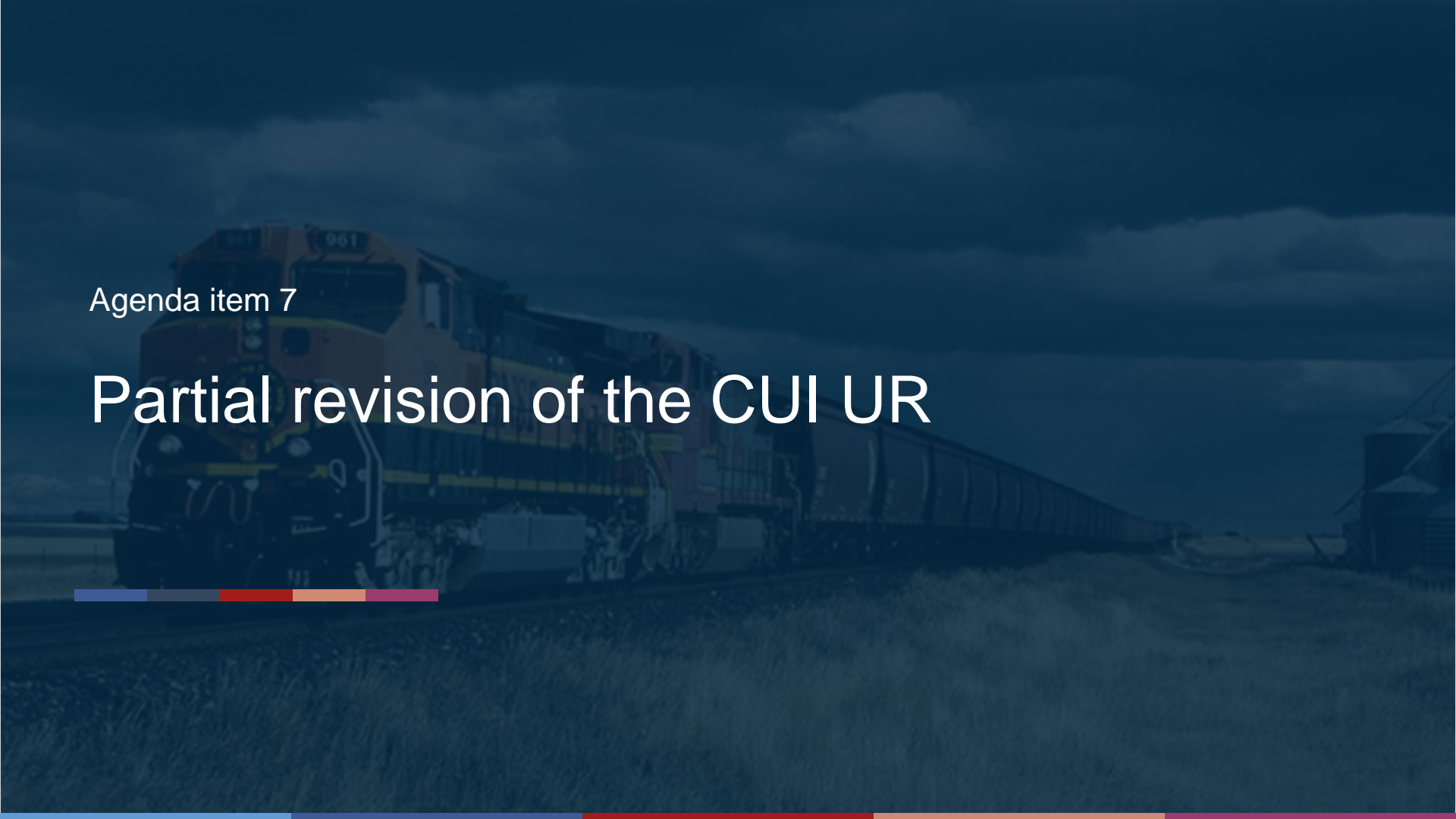
Partial revision of the CUV UR



Partial revision of the CUV UR

Overview

- In accordance with Article 11 § 1 of the Revision Committee's Rules of Procedure, Switzerland informed the Secretary General in a letter dated 7 November 2017 that it intends to propose an amendment to Article 7 of the CUV UR to the next General Assembly. Switzerland therefore asked the Secretary General to place the examination of its proposed amendment on the provisional agenda for the 26th session of the Revision Committee.
 - Article 7 of the CUV UR regulates liability for loss or damage caused by a vehicle.
 - It is worth recalling that different proposals to modify Article 7 were discussed between 2013 and 2015 in the working group on the revision of the CUV and 25th session of Revision Committee.
- => The 25th Revision Committee did not take a decision on Article 7 and proposed to have the sector proposing a solution at the GCU level.



Agenda item 7

Partial revision of the CUI UR



A dark blue background with a faded image of a train engine and a colorful bar at the bottom. The train engine is orange and black, with the number 961 visible on its front. The background is a landscape with a cloudy sky and a field in the foreground. A horizontal bar with five colored segments (blue, grey, red, orange, purple) is located at the bottom of the slide.

Agenda item 8

New Appendix H regarding the safe operation of trains in international traffic

New Appendix H

Justification for the development

Rail is probably the only major mode of transport **not** developed fully internationally from its inception. Think of:

- Road: truck + driver with licence can drive internationally
- Air: seamless crossing of air borders - only formalities at departure and arrival
- Sea shipping: through international waters

Railways have been developed by mainly focussing on domestic transport.

The **transport of goods and passengers by rail has been international for a long time**, e.g. the Convention concerning International Carriage by Rail is 125 years old this year.

However, railway **operation of rail transport is often not international**, requiring train reconfiguration or transloading of goods at borders.

Internationalising rail transport has the potential to increase efficiency. Interoperability is an important element to make international operation possible.

The four levels of international railway regulation

4

Access conditions

The conditions under which a State provides access for foreign railway undertakings to operate trains
Can e.g. be based on market opening and competition, but also e.g. on reciprocity and cooperation
States decide if and how they provide access to foreign railway undertakings.

3

Interoperability: the cross-border operation of trains

Ensure that trains can be operated across borders without technical or operational barriers
Means that a national infrastructure manager accepts foreign railway undertakings on its network
Requires harmonised interfaces between infrastructure operation and train operation

2

Admission of rail vehicles and their use and exchange in cross-border traffic

Ensure that rail vehicles can be operated across borders
CUV: Contractual provisions between keeper and carrier
APTU and ATMF: requirements and responsibilities for the construction, approval and maintenance of vehicles

1

International carriage of goods or passengers by rail

Provide trust for passengers and freight customers to use rail
Contractual law CIM and CIV – contractual relations between carrier and their customers
Regulations concerning the carriage of dangerous goods (RID)

New Appendix H

Process

- 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.
- The draft new Appendix H was prepared by the OTIF Secretariat and subsequently discussed by the Committee of Technical Experts and further modified in accordance with its conclusions.
- The 26th Revision Committee is requested to consider the proposal before it is submitted to the 13th General Assembly for decision.

New Appendix H

Substance of the proposal

- Each state establishes a safety certification authority and a supervision authority, which may be incorporated into the same organisation.
- Railway undertakings wishing to operate in a state have to obtain a safety certificate from that state.
- Safety certification authorities must mutually recognise results of conformity assessments, but not the safety certificates (unless states mutually agree otherwise).
- The infrastructure manager and railway undertakings are responsible for the safe operation of trains and must have a safety management system for this purpose.
- Supervision of whether railway undertakings correctly apply their safety management system is harmonised. Supervision of infrastructure managers remains subject to national law.
- Detailed provisions will be developed by the Committee of Technical Experts in the form of Annexes. These should be taken over from EU provisions.


New Appendix H

Modification of Articles 2, 6, 20, 33 and 35 of base Convention

- ✓ In order to integrate the new Appendix into COTIF, several provisions of the base Convention have to be amended:
 - necessary references to new Appendix
 - establishment of competences
 - procedures for modifying it.

- ✓ The competence of the Committee of Technical Experts should be extended - i.e. it should take decisions on the adoption of new annexes and/or the modification of existing annexes to all three technical Appendices.

- ✓ Existing rules applicable with regard to objections to other Appendixes and uniform technical prescriptions should apply, i.e.: suspension of application of an Annex should be the legal consequence of an objection or partial objection to the adoption or modification of an Annex.



Agenda item 9

Partial revision of the ATMF UR

Partial revision of the ATMF UR

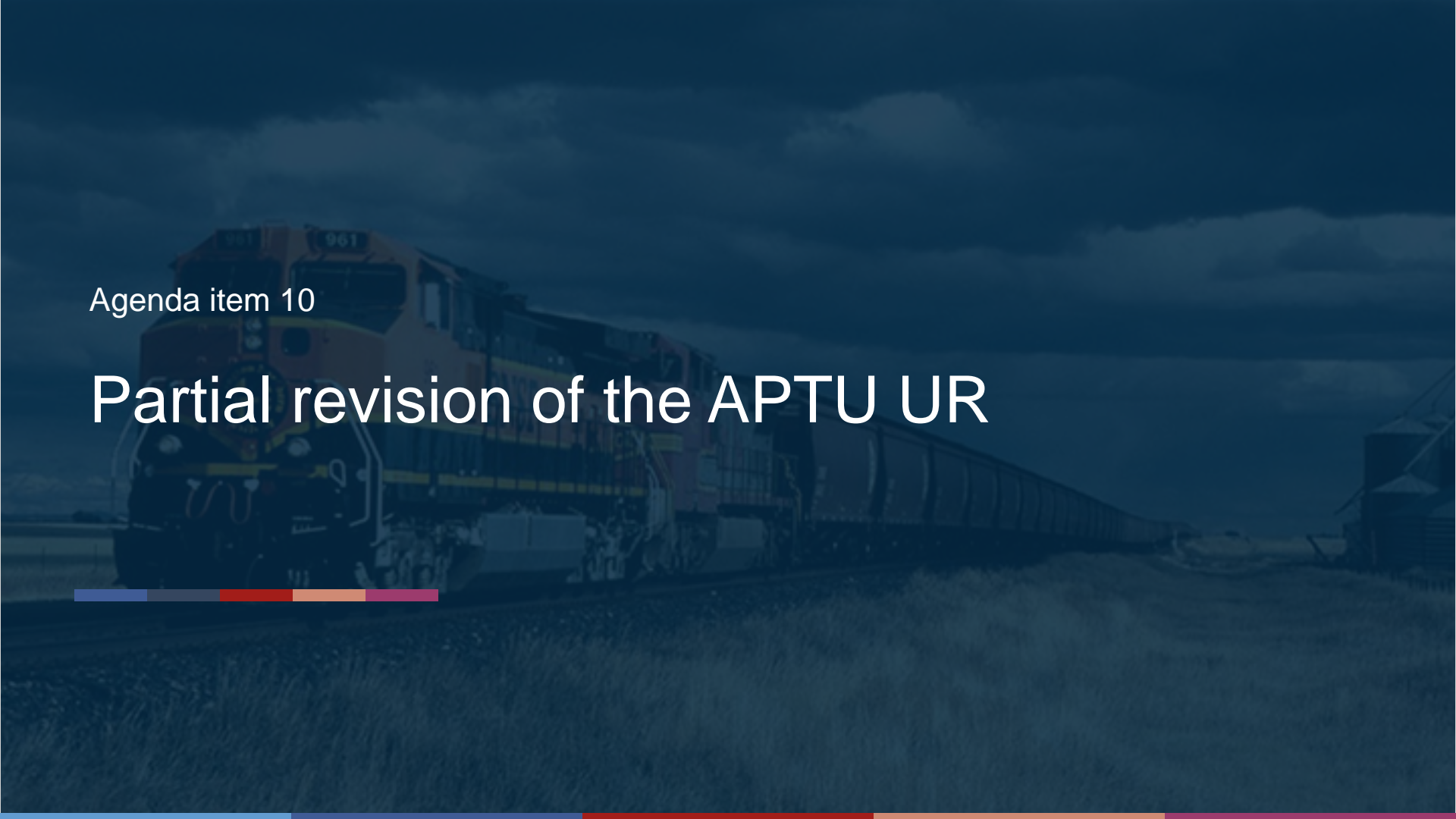
Considerations behind the revision

- It is important for international traffic that the provisions applicable in the EU and COTIF are harmonised. With the adoption of the fourth railway package, the EU changed several provisions and informed the Committee of Technical Experts and its standing working group (WG TECH) about these changes.

Partial revision of the ATMF UR

Process and substance

- On the basis of an analysis by the European Commission, the Secretariat and the WG TECH prepared modifications to ATMF to ensure continued harmonisation with EU law.
- The basic concepts of the ATMF UR are not the subject of the proposed changes.
- The Committee of Technical Experts discussed and fully endorsed the proposals for the modification of ATMF, including the justification for the proposals, as submitted for the attention of the Revision Committee.
- The modifications are necessary in order to harmonise some terminology with the new EU provisions and to take into account some procedural changes in the EU, in particular the fact that the EU Agency for Railways would be competent to issue vehicle authorisations.
- In addition there are some purely editorial and linguistic modification proposals.



Agenda item 10

Partial revision of the APTU UR

Partial revision of the APTU UR

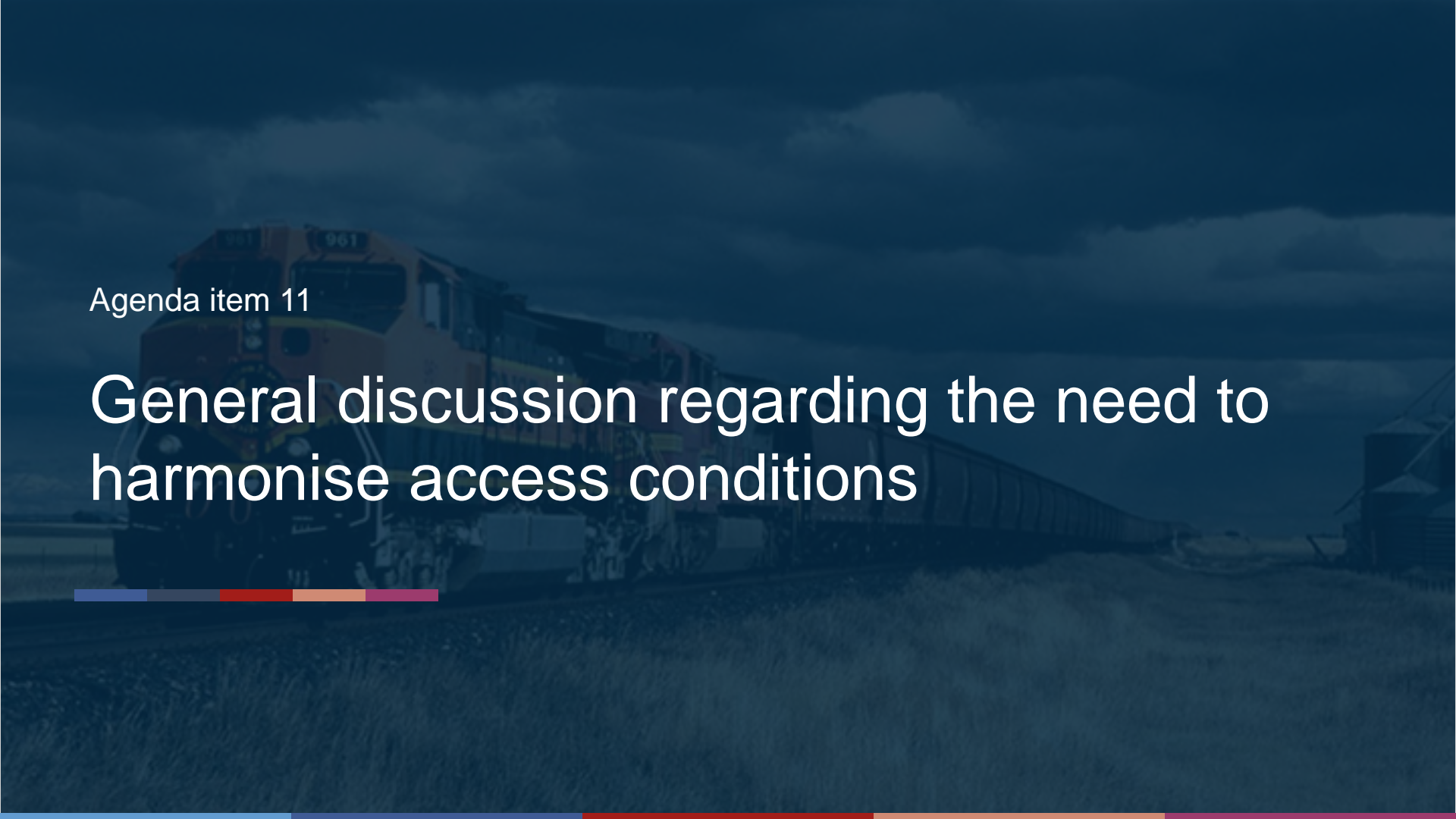
Considerations behind the revision

- It is important for international traffic that the provisions applicable in the EU and COTIF are harmonised. With the adoption of the fourth railway package, the EU changed several provisions and informed the Committee of Technical Experts and its standing working group (WG TECH) about these changes.

Partial revision of the APTU UR

Process and substance

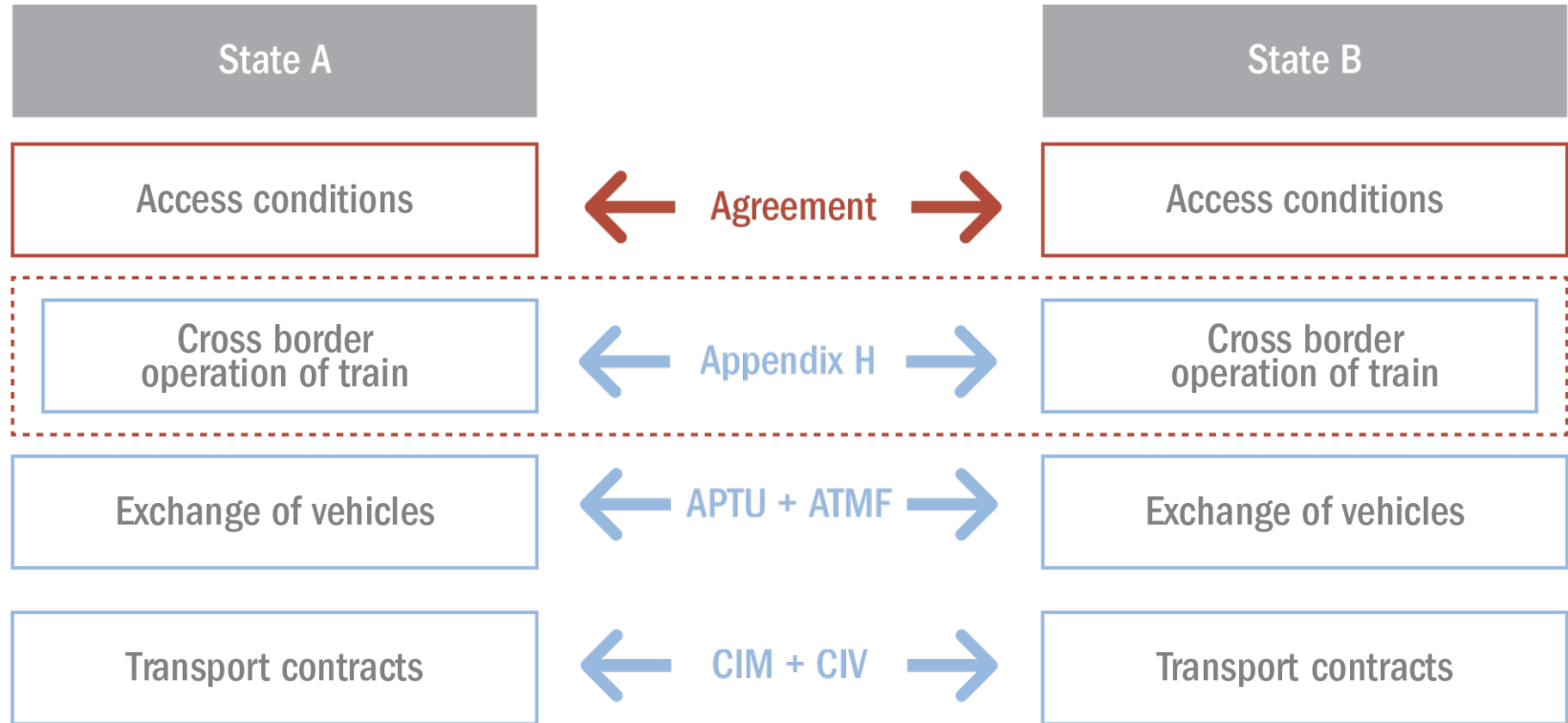
- On the basis of an analysis by the European Commission, the Secretariat and the WG TECH prepared modifications to APTU to ensure continued harmonisation with EU law.
- The Committee of Technical Experts discussed and fully endorsed the proposals for the modification of APTU, including the justification for the proposals, as submitted for the attention of the Revision Committee.
- The modifications are necessary in order to harmonise with the new EU provisions and to provide a basis for the UTPs to be modified in the future to mirror the development of EU TSIs.
- In addition there are some purely editorial and linguistic modification proposals.



Agenda item 11

General discussion regarding the need to harmonise access conditions





Harmonisation of access conditions

Regional rail transport practice: EU

- The far-reaching changes to the traditional operational model were brought about by EU regulations.
- Fourth railway packages created a coherent single European railway area.
- The functioning of the single railway area is ensured by following market access conditions:
 - ✓ an exhaustive list of conditions for the licensing of railway undertakings on an EU wide basis;
 - ✓ detailed network statements: these are documents published yearly providing characteristics of the available infrastructure and the conditions for its use;
 - ✓ ensures the non-discriminatory access of rail operators to rail-related services, such as railway stations, freight terminals and maintenance facilities;
 - ✓ competitive and non-discriminatory charges for using the infrastructure, facilities and services;
 - ✓ rules on conflicts of interest and unfair practices in rail-related services.

Harmonisation of access conditions

Regional rail transport practice: EAEU

EAEU regulations have recently been introduced and thus it is premature to evaluate how they have been implemented and whether they are effective.

Access to rail transport infrastructure is only granted for infrastructure sections and is based on the following principles:

- ✓ - equality of requirements for carriers;
- ✓ - application to carriers of a common pricing (tariff) policy in the sphere of infrastructure;
- ✓ - availability of information on the list of infrastructure services;

The infrastructure operator must provide access to infrastructure services to carriers having the following:

- ✓ - licenses to carry out transport activities and safety certificates issued by the official authority of the Member State in accordance with the legislation of the Member State where the infrastructure is located;
- ✓ - trained employees with documents confirming their qualifications and training in accordance with the legislation of the Member State where the infrastructure is located.

Harmonisation of access conditions

Air transport practice

- Due to the failure to prompt liberal market access privileges by means of multilateral agreements, States use bilateral Air Services Agreements.
- Nevertheless, the ICAO, receptive to the worldwide change in the international air transport field, initiated studies on worldwide air transport liberalisation.
- ICAO has developed considerable policy and guidance material on market access:
 - ✓ relevant Assembly resolutions,
 - ✓ model clauses for air service agreements, and conclusions,
 - ✓ recommendations
 - ✓ declarations of the air transport conferences.

Harmonisation of access conditions

Road transport practice

International market access conditions are today regulated either by regional economic integration organisations (e.g. EU) or by classical international bilateral and/or multilateral agreements. Such agreements may contain qualitative and/or quantitative market access rules.

An example of multilateral solutions is the Multilateral Quota introduced by the European Conference of Ministers of Transport (ECMT, which became the ITF in 2006). It is a system of transport licenses for pan-European road haulage. These licenses enable hauliers to undertake an unlimited number of multilateral freight operations in 42 European member countries participating in the system. The Multilateral Quota is managed by ITF's Road Transport Group (RTG), which allocates licenses to the 42 member countries of the system and publishes a User Guide.

ECMT multilateral permits authorise transport undertakings established in an ECMT member country to carry goods by road for hire or reward between ECMT member countries and in transit through the territory of one or several ECMT member country(ies). The licences are not valid for transport operations between an ECMT member country and a third country, nor for cabotage operations.

Harmonisation of access conditions

Conclusions

- In order to extend the scope of common regulations outside the EU for mutually agreed international traffic, it will be necessary to adapt and simplify the EU's fully developed regulations.
- In order to use railways to their full potential for international traffic, it would be advisable to allow international train access to be coordinated and agreed upon with neighbouring states without imposing a common market model for train operation.
- Further discussions on this subject should also take into account the relevant provisions of the General Agreement on Trade in Services (GATS), Annex 1B to the Marrakesh Agreement of the World Trade Organization.


Harmonisation of access conditions

Conclusions

OTIF has the opportunity to review the current fragmented approaches to market access conditions and to explore the possibility of establishing an international multilateral legal regime for international market access.

The corresponding work could be concentrated along the following lines:

- ✓ Defining access conditions (capacity allocation, infrastructure charges etc.);
- ✓ Defining the scope of access (core infrastructure, including or excluding services facilities, whole network or certain lines, restrictions);
- ✓ Defining requirements for railway undertakings, infrastructure managers and the relationship between them (licence, civil liability insurance, safety certificate, contract of use etc.);
- ✓ Defining an appropriate legal form for the instrument;
- ✓ Define an application scheme.



Agenda item 12

Any other business

Working group of legal experts

Raison d'être

The 2018/2019 Work Programme approved by the 128th Administrative Committee provides for the setting up of a working group of legal experts.

The raison d'être of this working group:

- Keeping a watch on, supporting and promoting application of the applicable regulations
- Ensuring the adaptability of COTIF by the development of “hard” (amendments and supplements to COTIF, adoption of new binding international treaties) and “soft” (legally non-binding recommendations, declarations, codes of conduct etc.) railway law.

Working group of legal experts

IGOs' practice and OTIF's institutional framework

There is a common need (e.g. CoE, ICAO, IMO etc.) for specialised legal organs in order to assess, advise on and draft hard or soft law instruments in the legal field.

The core institutional system of COTIF is established in Article 13 § 1 and consists of the following decision-making and administrative organs: the General Assembly, the Administrative Committee, the Revision Committee, the RID Expert Committee, the Rail Facilitation Committee, the Committee of Technical Experts and the Secretary General.

OTIF organs enjoy the explicit and implicit right derived from the Convention to set up working groups. This right has already been widely exercised.

The practice of holding advisory/preparatory working groups has proved to be useful in ensuring consistent and coherent regulation, as well as the development thereof. However, such practice does not ensure a consistent and coherent approach in the development of the overall legal framework and does not allow new challenges to be identified on time.

Working group of legal experts

OTIF working group of legal experts: status and task

- The task of the working group will be to assist and facilitate the functioning of the existing organs defined in Article 13 § 1 in the legal field and to ensure the effective management of the Convention;
- Its functions will be of a preparatory and advisory nature in the legal field;
- Activities will be limited to the legal field and will cover international public and transport law;
- Activities will not cover the specialised “technical” areas of the transport of dangerous goods, interoperability and safety;
- The working group will not have any special authority under COTIF to interpret the provisions of the Convention or other legal acts and will not have any authority to take any binding decisions. Any binding decisions will have to be taken by the existing competent organs.

Working group of legal experts

OTIF working group of legal experts: functions and work programme

Functions:

- Preparation of draft amendments or supplements to the Convention
- Provision of legal advice and assistance
- Promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF
- Monitoring and assessing the application and implementation of COTIF
- Acting as a forum and think-tank for OTIF's members to raise and discuss relevant legal questions.

Provisional work programme:

- Steer and assess the application and implementation of COTIF
- Assess the interfaces between customs and transport regulations in order to ensure efficient international railway traffic
- Assess the digitalisation of transport documents
- Carry out studies on a uniform contract for international train paths.

Working group of legal experts

OTIF working group of legal experts: working arrangements

Open to all members of the Organisation;

Decisions by simple majority;

Stakeholders may participate in an advisory capacity in accordance with conditions defined by the working group;

Periodically report to organs defined in Article 13 § 1 on relevant activities;

Detailed rules of procedure to be adopted by the working group itself.



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

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Berne

+ 41 (0)31 359 10 10
media@otif.org
www.otif.org



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18018-CR26/4
27.02.2018**

**Document de séance 5
Sitzungsdokument 5
Meeting room document 5**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

Règlement intérieur / Geschäftsordnung / Rules of Procedure



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Règlement intérieur de la Commission de révision

Geschäftsordnung des Revisionsausschusses

Rules of Procedure of the Revision Committee

Version applicable
à compter du 27.2.2018

in der ab
27.2.2018 geltenden Fassung

version applicable
as from 27.2.2018

En application de l'article 16, § 10, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, la Commission de révision a adopté le Règlement intérieur ci-après.

Article premier Définitions

Aux fins du présent Règlement intérieur, le terme :

a) « Convention » désigne la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 ;

b) « OTIF » désigne l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ;

c) « organisation régionale » désigne une organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré à la Convention conformément à l'article 38 de la Convention ;

d) « représentant » désigne la personne physique nommée par un État membre, une organisation régionale ou un autre organisme ayant le droit d'être représenté lors des sessions de la Commission de révision ;

e) « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général conformément à l'article 13, § 1, lettre g) de la Convention ;

f) « langues de travail » désigne les langues de travail conformément à l'article 1er, § 6, de la Convention. ;

In Anwendung des Artikels 16 § 10 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 hat der Revisionsausschuss diese Geschäftsordnung angenommen.

Artikel 1 Begriffe

Für Zwecke dieser Geschäftsordnung bezeichnet der Ausdruck:

(a) „Übereinkommen“ das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999;

(b) „OTIF“ die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr;

(c) „regionale Organisation“ eine gemäß Artikel 38 des Übereinkommens dem Übereinkommen beigetretene regionale Organisation für wirtschaftliche Integration;

(d) „Vertreter“ die natürliche Person, die von einem Mitgliedstaat, einer regionalen Organisation oder einer anderen zur Teilnahme an den Sitzungen des Revisionsausschusses berechtigten Stelle ernannt wurde;

(e) „Generalsekretär“ den Generalsekretär gemäß Artikel 13 § 1 Buchst. g) des Übereinkommens;

(f) „Arbeitssprachen“ die Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens;

In accordance with Article 16 § 10 of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the Protocol of 3 June 1999, the Revision Committee has adopted the following Rules of Procedure.

Article 1 Definitions

For the purpose of these Rules, the term:

(a) "Convention" means the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the Protocol of 3 June 1999;

(b) "OTIF" means the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail;

(c) "regional organisation" means a regional economic integration organisation which has acceded to the Convention in accordance with Article 38 of the Convention;

(d) "representative" means the physical person nominated by a Member State, a regional organisation or another body entitled to be represented at the sessions of the Revision Committee;

(e) "Secretary General" means the Secretary General according to Article 13 § 1 g) of the Convention;

(f) "working languages" means the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

g) « membre de la Commission de révision » désigne un État membre ou une organisation régionale. Lorsque la Commission de révision délibère et décide de modifications aux appendices à la Convention, les États membres qui ont fait une déclaration au sujet de ces appendices en vertu de l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention ne sont pas membre de la Commission de révision.

Article 2 Compétences

Les compétences de la Commission de révision sont déterminées par les articles 17, § 1, et 33, § 4, de la Convention.

Article 3 Représentants

§ 1 Tous les membres de la Commission de révision ont le même droit à être représentés aux sessions de la Commission de révision. Chaque membre de la Commission de révision désigne un ou plusieurs représentants. Lorsqu'un membre de la Commission de révision désigne plus d'un représentant, il désigne en même temps un chef de délégation qui exerce le droit de vote. Les représentants sont notifiés par écrit au Secrétaire général avec leurs noms et fonctions et le rôle qu'ils assumeront.

§ 2 Un État membre peut se faire représenter par un autre État membre, à condition de le notifier au Secrétaire général par écrit. Conformément à l'article 16, § 3, de la Convention, un État ne peut toutefois pas représenter

g) „Mitglied des Revisionsausschusses“ einen Mitgliedstaat oder eine regionale Organisation. Wenn der Revisionsausschuss über die Änderung von Anhängen zum Übereinkommen berät und beschließt, sind Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens eine Erklärung über die Nichtanwendung dieser Anhänge abgegeben haben, keine Mitglieder des Revisionsausschusses.

Artikel 2 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten des Revisionsausschusses richten sich nach Artikel 17 § 1 und 33 § 4 des Übereinkommens.

Artikel 3 Vertreter

§ 1 Alle Mitglieder des Revisionsausschusses haben dasselbe Recht, bei den Tagungen des Revisionsausschusses vertreten zu sein. Jedes Mitglied des Revisionsausschusses bezeichnet einen oder mehrere Vertreter. Bezeichnet ein Mitglied des Revisionsausschusses mehr als einen Vertreter, so ist für die Zwecke der Abstimmung gleichzeitig ein Delegationsleiter zu bezeichnen. Die Vertreter sind dem Generalsekretär unter Angabe des Namens, der Funktion und der Rolle im Revisionsausschuss schriftlich mitzuteilen.

§ 2 Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen, vorausgesetzt, dass dies dem Generalsekretär schriftlich mitgeteilt wird. Ein Staat darf jedoch gemäß Artikel 16 § 3 des Übereinkommens

(g) “member of the Revision Committee” means a Member State or a regional organisation. When the Revision Committee deliberates and takes decisions on modifications to the Appendices to the Convention, Member States that have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence of the Convention shall not be members of the Revision Committee.

Article 2 Competence

The competence of the Revision Committee shall be determined on the basis of Articles 17 § 1 and 33 § 4 of the Convention.

Article 3 Representatives

§ 1 All members of the Revision Committee have an equal right to be represented at the meetings of the Revision Committee. Each member of the Revision Committee shall designate one or more representatives. If a member of the Revision Committee designates more than one representative, a head of delegation who shall exercise the right to vote shall be designated at the same time. The representatives shall be notified to the Secretary General in writing, specifying their names and functions and indicating the capacity in which they are to serve.

§ 2 A Member State may be represented by another Member State, provided the Secretary General is notified in writing. However, in accordance with Article 16 § 3 of the Convention, a State may not represent more

plus de deux autres États.

Article 4
Droit de vote

§ 1 Chaque membre de la Commission de révision dispose d'une voix, à l'exception des États membres dont le droit de vote est suspendu (articles 26, § 7, et 40, § 4, lettre b), de la Convention).

§ 2 Chaque organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui, au moment du vote, jouissent du droit de vote conformément au § 1, dans la mesure où les questions discutées couvrent des matières relevant de sa compétence. Ces membres d'une organisation régionale peuvent exercer leur droit de vote uniquement dans la mesure où les questions discutées ne couvrent pas des matières relevant de la compétence de l'organisation régionale.

Article 5
Observateurs

§ 1 Les représentants des membres associés de l'OTIF, les représentants des États qui ne sont pas membres de la Commission de révision, ainsi que les représentants des organisations et des associations internationales invités conformément à l'article 16, § 5, de la Convention et les personnes invitées à une session de la Commission de révision par le Secrétaire général en raison de leurs compétences et de leur expertise dans les matières particulières discutées peuvent participer aux sessions de la Commission de révision avec voix consultative (observateurs).

nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Artikel 4
Stimmrecht

§ 1 Mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, deren Stimmrecht ausgesetzt ist (Artikel 26 § 7 und 40 § 4 Buchst. b) des Übereinkommens) verfügt jedes Mitglied des Revisionsausschusses über eine Stimme.

§ 2 Jeder regionalen Organisation stehen, sofern die behandelten Gegenstände in ihre Zuständigkeit fallen, so viele Stimmen zu, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zum Zeitpunkt der Abstimmung gemäß § 1 stimmberechtigt sind. Diese Mitglieder einer regionalen Organisation dürfen ihr Stimmrecht nur insofern wahrnehmen, als die zu beratenden Gegenstände nicht in die Zuständigkeit der regionalen Organisation fallen.

Artikel 5
Beobachter

§ 1 Die Vertreter assoziierter Mitglieder der OTIF, die Vertreter von Staaten, die nicht Mitglieder des Revisionsausschusses sind, sowie die Vertreter von internationalen Organisationen und Verbänden, die gemäß Artikel 16 § 5 des Übereinkommens eingeladen werden, sowie Personen, die vom Generalsekretär auf Grund ihrer Fachkompetenzen in Verbindung mit der Beratung besonderer Gegenstände zu einer Sitzung des Revisionsausschusses eingeladen werden, können an den Tagungen des Revisionsausschusses mit beratender Stimme teilnehmen (Beobachter).

than two other States.

Article 4
Right to vote

§ 1 With the exception of Member States whose right to vote has been suspended (Articles 26 § 7 and 40 § 4 b) of the Convention), each member of the Revision Committee shall have one vote.

§ 2 Each regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which at the time of the vote are entitled to vote according to § 1, to the extent that the items discussed cover matters for which it is competent. Such members of a regional organisation may only exercise their right to vote to the extent that the items discussed do not cover matters for which the regional organisation is competent.

Article 5
Observers

§ 1 Representatives of associated members of OTIF, representatives of States which are not members of the Revision Committee and representatives of international organisations and associations invited in accordance with Article 16 § 5 of the Convention as well as persons invited to a session of the Revision Committee by the Secretary General on account of their specialist competencies in connection with the discussion of particular matters may take part in the meetings of the Revision Committee in an advisory capacity (observers).

§ 2 Les observateurs peuvent soumettre des suggestions conformément aux conditions définies à l'article 11, § 1.

**Article 6
Secrétariat**

§ 1 Le Secrétaire général assure le secrétariat de la Commission de révision.

§ 2 À ce titre, le Secrétaire général est notamment chargé :

- a) de convoquer la Commission de révision (article 7) ;
- b) de préparer les documents de travail se rapportant à des questions inscrites à l'ordre du jour de la Commission de révision (article 8) ;
- c) de rédiger et d'envoyer le rapport de chaque session aux membres de la Commission de révision, ainsi qu'aux observateurs ayant participé (article 23) ;
- d) de notifier à tous les États membres et aux organisations régionales les décisions de la Commission de révision, les objections éventuelles au sens de l'article 35, § 2, de la Convention et la date d'entrée en vigueur des décisions ;
- e) de rédiger la correspondance et de conserver les archives.

§ 3 Le Secrétaire général peut, dans les limites prévues dans la Convention, participer aux discussions de la Commission de révision avec voix consultative.

§ 2 Beobachter können im Einklang mit den Bestimmungen des Artikels 11 § 1 Anregungen unterbreiten.

**Artikel 6
Sekretariat**

§ 1 Der Generalsekretär besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Revisionsausschusses.

§ 2 In diesem Zusammenhang obliegen dem Generalsekretär insbesondere:

- (a) die Einberufung des Revisionsausschusses (Artikel 7);
- (b) die Vorbereitung der Arbeitsdokumente zu den auf der Tagesordnung des Revisionsausschusses stehenden Punkten (Artikel 8);
- (c) das Verfassen des Berichtes über jede Tagung und dessen Versand an die Mitglieder des Revisionsausschusses und teilnehmenden Beobachter (Artikel 23);
- (d) die Mitteilung an die Mitgliedsstaaten und regionalen Organisationen der Beschlüsse des Revisionsausschusses, der allfälligen Widersprüche gemäß Artikel 35 § 2 des Übereinkommens und des Zeitpunktes des Inkrafttretens der Beschlüsse;
- (e) die Besorgung des Schriftwechsels und die Führung des Archivs.

§ 3 In dem im Übereinkommen vorgesehenen Ausmaß kann der Generalsekretär an den Beratungen des Revisionsausschusses mit beratender Stimme teilnehmen.

§ 2 Observers may submit suggestions in accordance with the conditions defined in Article 11 § 1.

**Article 6
Secretariat**

§ 1 The Secretary General shall provide the Secretariat of the Revision Committee.

§ 2 The Secretary General shall, in particular:

- (a) convene the Revision Committee (Article 7);
- (b) prepare the working documents relating to items included in the Revision Committee's agenda (Article 8);
- (c) draft and send to the members of the Revision Committee as well as to participating observers the report of each meeting (Article 23);
- (d) notify all Member States and regional organisations of the decisions of the Revision Committee, any objections within the meaning of Article 35 § 2 of the Convention and the date of entry into force of the decisions;
- (e) draft correspondence and maintain the archives.

§ 3 To the extent provided for in the Convention, the Secretary General may take part in the Revision Committee's discussions in an advisory capacity.

**Article 7
Convocation**

§ 1 Conformément à l'article 16, § 2, de la Convention, le Secrétaire général convoque la Commission de révision soit de sa propre initiative, soit à la demande d'au moins cinq membres de la Commission de révision, soit à la demande du Comité administratif conformément à l'article 15 de la Convention.

§ 2 Outre les cas prévus à l'article 16, § 2, de la Convention, le Secrétaire général convoque la Commission de révision également à la demande d'une organisation régionale qui, conformément à l'article 4, § 2, dispose des voix d'au moins cinq membres de la Commission de révision.

§ 3 Vingt semaines au moins avant l'ouverture de la session, le Secrétaire général fait parvenir aux membres de la Commission de révision et aux observateurs :

- a) une lettre de convocation indiquant le lieu, la date et l'heure d'ouverture de la session,
- b) l'ordre du jour provisoire et l'ordre du jour provisoire annoté fournissant de brèves explications sur chaque point dont l'inscription à l'ordre du jour est proposée.

**Article 8
Ordre du jour**

§ 1 Outre les questions motivant la convocation de la session, sont inscrites à l'ordre du jour provisoire de chaque session :

**Artikel 7
Einberufung**

§ 1 Der Generalsekretär beruft den Revisionsausschuss gemäß Artikel 16 § 2 des Übereinkommens entweder von sich aus oder auf Antrag von mindestens fünf Mitgliedern des Revisionsausschusses oder auf Antrag des Verwaltungsausschusses gemäß Artikel 15 des Übereinkommens ein.

§ 2 Zusätzlich zu den Bestimmungen des Artikels 16 § 2 des Übereinkommens beruft der Generalsekretär den Revisionsausschuss auch auf Antrag einer regionalen Organisation ein, vorausgesetzt, dass diese gemäß Artikel 4 § 2 über die Stimmen von mindestens fünf Mitgliedern des Revisionsausschusses verfügt.

§ 3 Mindestens 20 Wochen vor der Eröffnung der Tagung stellt der Generalsekretär den Mitgliedern des Revisionsausschusses und den Beobachtern zu

- a) eine Einladung, die den Ort, das Datum und den Zeitpunkt der Eröffnung der Tagung enthält, sowie
- b) die vorläufige Tagesordnung und die kommentierte vorläufige Tagesordnung. Letztere soll eine kurze Erläuterung jedes vorgeschlagenen Tagesordnungspunktes liefern.

**Artikel 8
Tagesordnung**

§ 1 Abgesehen von den Angelegenheiten, zu deren Beratung die Tagung einberufen wird, sind folgende Geschäfte auf die vorläufige Tagesordnung zu

**Article 7
Convening**

§ 1 In accordance with Article 16 § 2 of the Convention, the Secretary General shall convene the Revision Committee either on his own initiative or at the request of at least five members of the Revision Committee or at the request of the Administrative Committee according to Article 15 of the Convention.

§ 2 In addition to the requirements of Article 16 § 2 of the Convention, the Secretary General shall also convene the Revision Committee at the request of a regional organisation which, according to Article 4 § 2, enjoys the votes of at least five members of the Revision Committee.

§ 3 Not less than 20 weeks before the meeting opens, the Secretary General shall serve upon the members of the Revision Committee and the observers:

- (a) an invitation indicating the place, date and time of the opening of the meeting, and
- (b) the provisional agenda and annotated provisional agenda. The latter shall provide a brief explanation of each item proposed for inclusion on the agenda.

**Article 8
Agenda**

§ 1 Other than business that the meeting has been convened to discuss, the following shall be placed on the provisional agenda

<p>a) tous les points dont l'inscription a été demandée par la Commission de révision lors d'une session précédente ;</p> <p>b) tous les points notifiés conformément au § 2 dont l'inscription a été demandée par un membre de la Commission de révision ou un observateur, à condition qu'elles soient notifiées au Secrétaire général au moins dix semaines avant la session.</p>	<p>setzen:</p> <p>(a) alle Punkte, deren Aufnahme vom Revisionsausschuss anlässlich einer vorangegangenen Tagung verlangt worden war;</p> <p>(b) alle gemäß § 2 mitgeteilten Punkte, deren Aufnahme von einem Mitglied des Revisionsausschusses oder von einem Beobachter beantragt wurde.</p>	<p>of each meeting:</p> <p>(a) all items the Revision Committee has, at any previous meeting, requested to be included;</p> <p>(b) all items notified in accordance with § 2 that a member of the Revision Committee or an observer has requested to be placed on the agenda.</p>
<p>§ 2 Si, conformément au § 1, l'inscription d'autres questions a été demandée au moins seize semaines avant la session, le Secrétaire général adresse la version adaptée de l'ordre du jour provisoire aux destinataires au moins quatorze semaines avant l'ouverture de la session. Toute demande d'inscription d'un point supplémentaire doit être accompagnée de brèves explications sur ce point.</p>	<p>§ 2 Wurde gemäß § 1 mindestens 16 Wochen vor Tagungsbeginn beantragt, weitere Geschäfte auf die Tagesordnung zu setzen, so stellt der Generalsekretär die angepasste Fassung der vorläufigen Tagesordnung den Empfängern mindestens 14 Wochen vor Tagungsbeginn zu. Dem Antrag auf Hinzufügen zusätzlicher Tagesordnungspunkte ist eine kurze Erläuterung beizufügen.</p>	<p>§ 2 If in accordance with § 1, a request is made, not less than 16 weeks prior to the meeting, to place other business on the agenda, then the Secretary General shall send the adapted version of the provisional agenda to the addressees not less than 14 weeks before the meeting opens. A request for an additional item shall contain a brief explanation of the proposed item.</p>
<p>§ 3 L'ordre du jour provisoire est soumis pour adoption ou modification à la Commission de révision au début de la session. L'adoption de l'ordre du jour constitue en général le premier point à traiter après l'élection du président et des vice-présidents.</p>	<p>§ 3 Die vorläufige Tagesordnung wird dem Revisionsausschuss zu Beginn der Tagung zur Annahme oder Änderung vorgelegt. Die Annahme der Tagesordnung bildet in der Regel den ersten zu behandelnden Punkt nach der Wahl des Vorsitzenden und des Vize-Vorsitzenden.</p>	<p>§ 3 The provisional agenda shall be submitted to the Revision Committee at the beginning of the meeting for adoption or amendment. As a rule, the adoption of the agenda shall be the first item to be dealt with once the Chair and Vice-Chairs have been elected.</p>
<p>§ 4 L'adjonction de nouveaux points à l'ordre du jour ou la suppression de points de l'ordre du jour peut être décidée uniquement à l'unanimité.</p>	<p>§ 4 Die Aufnahme neuer Geschäfte in die Tagesordnung oder die Streichung bestehender Geschäfte von der Tagesordnung kann nur einstimmig erfolgen.</p>	<p>§ 4 New items may be added to the agenda, or existing items deleted from it, only with the unanimous agreement of the meeting.</p>
<p>Article 9 Documents de travail</p>	<p>Artikel 9 Arbeitsdokumente</p>	<p>Article 9 Working documents</p>
<p>§ 1 Le Secrétaire général adresse les documents de travail qui se rapportent à l'ordre du jour provisoire de la session de la Commission de révision, à</p>	<p>§ 1 Die Arbeitsdokumente zu den Punkten der vorläufigen Tagesordnung der Tagung des Revisionsausschusses werden den Mitgliedern des</p>	<p>§ 1 The Secretary General shall send the working documents relating to the provisional agenda of the session of the Revision Committee, except items referred</p>

l'exception des points visés à l'article 8, § 1, lettre b), aux membres de la Commission de révision et aux observateurs au moins seize semaines avant l'ouverture de la session.

§ 2 Tout membre de la Commission de révision ou observateur qui soumet une demande selon l'article 8, § 1, lettre b), 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 seize semaines avant l'ouverture de la session. La période est de douze 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 travail aux membres de la Commission de révision et aux observateurs au moins dix semaines avant l'ouverture de la session.

§ 3 Le Secrétaire général place les documents de la Commission de révision sur le site Internet de l'OTIF afin que les membres de la Commission de révision puissent les consulter et les fait parvenir par voie électronique aux membres de la Commission de révision et aux observateurs. Lorsqu'un membre de la Commission de révision ne peut pas recevoir les documents par voie électronique, le Secrétaire général fournit des copies papier à la demande de ce membre.

Article 10
Présidence, vice-présidence et
conduite des débats

§ 1 Parmi les représentants de ses membres, la Commission de

Revisionsausschusses und den Beobachtern, mit Ausnahme der in Artikel 8 § 1 Buchst. b) genannten, mindestens 16 Wochen vor der Eröffnung der Tagung vom Generalsekretär übersandt.

§ 2 Ein Mitglied des Revisionsausschusses oder Beobachter, der gemäß Artikel 8 § 1 Buchst. b) 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) Arbeitssprache(n) angefertigt werden und dass die Arbeitsdokumente spätestens 10 Wochen vor Tagungsbeginn an alle Mitglieder des Revisionsausschusses und Beobachter verschickt werden.

§ 3 Der Generalsekretär stellt die Dokumente des Revisionsausschusses für dessen Mitglieder auf der OTIF-Website zur Verfügung und verteilt sie auf elektronischem Wege an die Mitglieder des Revisionsausschusses und an die Beobachter. Auf Verlangen eines Mitglieds des Revisionsausschusses, das die Dokumente nicht elektronisch erhalten kann, stellt der Generalsekretär eine Papierfassung zur Verfügung.

Artikel 10
Vorsitz, stellvertretender
Vorsitz und
Verhandlungsleitung

§ 1 Der Revisionsausschuss wählt unter den Vertretern seiner

to in Article 8 § 1, letter (b), to the members of the Revision Committee and observers not less than 16 weeks before the opening of the meeting.

§ 2 A member of the Revision Committee or observer who submits a request in accordance with Article 8 § 1, letter (b) 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 opening of the meeting. 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 documents to the members of the Revision Committee and to observers not less than 10 weeks before the opening of the meeting.

§ 3 The Secretary General shall place the documents of the Revision Committee on the OTIF website for access to the members of the Revision Committee and shall distribute them electronically to the members of the Revision Committee and to observers. The Secretary General shall provide hard copies at the request of any member of the Revision Committee who cannot receive or obtain documents by electronic means.

Article 10
Chair, Vice-Chairs and
conducting proceedings

§ 1 The Revision Committee shall elect, from among the

révision élit le président, ainsi qu'une ou plusieurs personnes comme vice-présidents. Le président et les vice-présidents peuvent être élus :

a) pour chaque session, ou une partie de cette session, auquel cas ils peuvent être réélus un nombre illimité de fois ;

b) ou pour une période ne pouvant excéder cinq ans, renouvelable une seule fois.

§ 2 Si aucun président ou vice-président permanent n'est élu, le Secrétaire général ou un autre représentant du Secrétariat de l'OTIF ouvre la session et conduit les débats jusqu'à l'élection du président et des vice-présidents.

§ 3 Le président conduit les débats, veille à ce que les débats se déroulent conformément au présent Règlement intérieur, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, dirige la procédure de vote et proclame les décisions.

§ 4 Le président peut proposer de limiter le temps de parole accordé à chaque orateur, de limiter le nombre de fois où chaque délégation peut prendre la parole sur une question et de clôturer le débat. Il peut proposer la suspension ou l'ajournement du débat sur le point examiné ou bien la suspension ou l'ajournement de la séance elle-même.

§ 5 Dans l'exercice de ses fonctions, le président reste sous l'autorité de la Commission de révision.

Mitglieder den Vorsitz und eine oder mehrere Personen für dessen Vertretung. Der Vorsitz und die stellvertretenden Vorsitze können gewählt werden

(a) für eine Tagung oder einen Teil der Tagung, wobei in diesem Falle die Anzahl an möglichen Wiederwahlen unbegrenzt ist, oder

(b) für einen bestimmten Zeitraum von höchstens fünf Jahren mit der Möglichkeit einer einmaligen Wiederwahl.

§ 2 Wurde kein ständiger Vorsitz oder stellvertretender Vorsitz gewählt, so eröffnet der Generalsekretär oder ein anderer Vertreter des Sekretariates der OTIF die Tagung und leitet die Verhandlungen bis zur Wahl des Vorsizes und der/des stellvertretenden Vorsitze(s).

§ 3 Der Vorsitz leitet die Verhandlungen, achtet auf den ordnungsgemäßen Lauf der Verhandlungen, gewährleistet die Anwendung der Geschäftsordnung, erteilt das Wort, leitet das Abstimmungsverfahren und verkündet die Entscheidungen.

§ 4 Der Vorsitz kann beantragen, die jedem Redner gewährte Redezeit sowie die Anzahl der Wortergreifungen pro Delegation zu einer Frage zu begrenzen oder die Beratungen zu schließen. Er kann beantragen, die Beratungen zu dem behandelten Punkt oder die Sitzung als solche zu unterbrechen oder zu vertagen.

§ 5 In der Ausübung seines/ihres Amtes bleibt der/die Vorsitzende der Autorität des Revisionsausschusses unterstellt.

representatives of its members, its Chair and one or more persons as its Vice-Chair. The Chair and the Vice-Chairs may be elected

(a) for each meeting or a part of it, in which case there is no limit to the number of times they may be elected; or

(b) for an agreed period up to a maximum of five years, with the possibility of being re-elected once.

§ 2 If no permanent Chair or Vice-Chairs are elected, the Secretary General or another representative of the OTIF Secretariat shall open the meeting and shall conduct proceedings until the Chair and the Vice-Chairs are elected.

§ 3 The Chair shall direct discussions, ensure that discussions take place in accordance with these Rules, ensure that these Rules are applied, give the floor, direct the voting procedure and announce decisions.

§ 4 The Chair may propose to limit the time the floor is given to each speaker and the number of times each delegation may take the floor on a question and to close the discussion. He may propose the suspension or adjournment of the discussion on the item being examined or the suspension or adjournment of the session itself.

§ 5 In the exercise of his/her functions, the Chair remains under the authority of the Revision Committee.

Article 11
Propositions concernant les
points de l'ordre du jour

§ 1 Tout membre de la Commission de révision, le Secrétaire général conformément à l'article 21, § 4, de la Convention 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 membre de la Commission de révision.

§ 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 huit semaines avant l'ouverture de la session. Lorsque les propositions sont établies dans toutes les langues de travail, elles doivent être soumises cinq semaines au moins avant l'ouverture de la session. Le Secrétaire général transmet les propositions aux membres de la Commission de révision et aux observateurs dans toutes les langues de travail quatre semaines au moins avant l'ouverture de la session.

§ 3 Après expiration du délai prévu au § 2 ou lorsqu'une séance est ouverte, les membres de la Commission de révision et les observateurs peuvent soumettre d'autres propositions, à condition que ces propositions traitent de points inscrits à l'ordre du jour. Ces propositions sont soumises au Secrétaire général qui en assure si possible la traduction et les distribue en session. Toutefois, ces propositions ne peuvent être discutées que si elles sont appuyées :

Artikel 11
Anträge zu
Tagesordnungspunkten

§ 1 Anträge können von jedem Mitglied des Revisionsausschusses, vom Generalsekretär gemäß Artikel 21 § 4 des Übereinkommens und von Beobachtern unterbreitet werden. Anregungen von Beobachtern gelten als Anträge zur Abstimmung, wenn sie von einem Mitglied des Revisionsausschusses 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 Tagungsbeginn zu unterbreiten. In allen Arbeitssprachen ausgearbeitete Anträge können bis spätestens fünf Wochen vor Tagungsbeginn eingereicht werden. Der Generalsekretär hat die Anträge in allen Arbeitssprachen spätestens vier Wochen vor Tagungsbeginn an alle Mitglieder des Revisionsausschusses und Beobachter zu verschicken.

§ 3 Nach Ablauf der in § 2 vorgeschriebenen Frist oder zu Beginn einer Sitzung können die Mitglieder des Revisionsausschusses und Beobachter weitere Anträge in mindestens einer der Arbeitssprachen einreichen, sofern sie auf der Tagesordnung stehende Punkte betreffen. Derartige Anträge sind an den Generalsekretär zu richten, der, wenn möglich, die Übersetzungen anfertigen lässt und die Anträge daraufhin auf der Tagung verteilt. Ein solcher Antrag kann jedoch nur beraten

Article 11
Proposals on the agenda items

§ 1 Proposals may be submitted by any member of the Revision Committee, by the Secretary General in accordance with Article 21 § 4 of the Convention and by observers. Suggestions by observers shall be considered as proposals for a vote provided they are supported by a member of the Revision Committee.

§ 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 opening of the session. Where the proposals are made in all the working languages, they shall be submitted not less than 5 weeks before the opening of the session. The Secretary General shall circulate the proposals to the members of the Revision Committee and to observers in all the working languages not less than 4 weeks before the opening of the session.

§ 3 After the deadline prescribed in § 2 or when a session is opened, members of the Revision Committee and observers may make further proposals in at least one of the working languages, provided that such proposals deal with items included on the agenda. Such proposals shall be submitted to the Secretary General, who should ensure translation, if possible, and distribute them at the meeting. However, such a proposal shall only be discussed if it is supported:

(a) par au moins deux membres de la Commission de révision si la proposition est disponible dans toutes les langues de travail ;

(b) par la majorité prévue à l'article 21, § 1, si la proposition n'est pas disponible dans toutes les langues de travail.

Article 12
Examen des propositions et vote

§ 1 Si une même question fait l'objet de plusieurs propositions, le président décide de l'ordre dans lequel elles seront traitées et mises aux voix, en commençant, en principe, par la proposition qui lui paraît s'éloigner le plus du texte original, ou, en l'absence de texte original, de la proposition originale.

§ 2 Lorsqu'une proposition fait l'objet d'amendements, les amendements sont traités et mis aux voix en premier lieu. Lorsqu'une proposition fait l'objet de deux ou plusieurs amendements, le vote porte d'abord sur celui qui, de l'avis du président, paraît s'éloigner le plus, quant au fond, de la proposition originale. Si la Commission de révision n'adopte aucun amendement, le vote porte sur la proposition originale.

§ 3 Lorsqu'une proposition peut être divisée, avec l'accord de l'auteur de la proposition, en différentes parties, chaque partie peut être traitée et mise aux voix séparément. Après adoption des différentes parties, la proposition

werden, wenn er:

(a) von mindestens zwei Mitgliedern des Revisionsausschusses unterstützt wird, sofern der Antrag in allen Arbeitssprachen vorliegt;

(b) von der in Artikel 21 § 1 vorgesehenen Mehrheit unterstützt wird, sofern der Antrag nicht in allen Arbeitssprachen vorliegt.

Artikel 12
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 er grundsätzlich mit dem Antrag beginnt, der sich seiner Ansicht nach 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 Ansicht des Vorsitzes in materieller Hinsicht am weitesten vom ursprünglichen Antrag abweicht. Nimmt der Revisionsausschuss keinen Änderungsantrag an, so wird über den ursprünglichen Antrag abgestimmt.

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

(a) by at least two members of the Revision Committee if the proposal is in all the working languages;

(b) by the majority provided for in Article 21 §1 if the proposal is not in all the working languages.

Article 12
Examination of proposals and voting

§ 1 If the same issue is the subject of several proposals, the Chair shall decide the order in which they are dealt with and voted upon, beginning in principle with the proposal that appears to him to differ most from the original text or, if there is no original text, from the original proposal.

§ 2 If a proposal concerns amendments to a proposal, then the amendments shall be dealt with and voted upon first. If a proposal is the subject of two or more amendments, the vote shall first take place on the amendment that appears to the Chair to differ the most, with regard to its substance, from the original proposal. If the Revision Committee does not adopt any amendment, the vote shall take place on the original proposal.

§ 3 If a proposal can be separated into different parts, with the agreement of the proposer, each part may be dealt with and voted on separately. Once the different parts have been adopted, a vote must be

doit être mise aux voix en bloc.

Article 13
Retrait d'une proposition

§ 1 Toute proposition peut être retirée par son auteur, à tout moment, avant que le vote n'ait commencé et à condition que son amendement n'ait pas encore été voté par la Commission de révision.

§ 2 Une proposition ainsi retirée peut être réintroduite immédiatement par tout autre représentant dans les conditions définies à l'article 11.

Article 14
Remise en discussion

Une proposition adoptée ou rejetée au cours d'une session de la Commission de révision ne peut être réexaminée au cours de cette même session que si la Commission de révision le décide. Dans ce cas, le principe du réexamen de la proposition doit être approuvé par un vote effectué de la même manière que le scrutin initial sur la proposition en cause conformément à l'article 21.

Article 15
Motions d'ordre

Les représentants peuvent présenter, à tout moment, des motions d'ordre. Le président prend une décision immédiatement à ce sujet. Si un membre de la Commission de révision en 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, la décision du président est maintenue. Un représentant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son

Artikel 13
Rückzug eines Antrags

§ 1 Jeder Antrag kann vom Antragsteller jederzeit zurückgezogen werden, vorausgesetzt die Abstimmung hat noch nicht begonnen und der Revisionsausschuss hat noch nicht über seine Änderung abgestimmt.

§ 2 Ein solcherart zurückzogener Antrag kann von jedem anderen Vertreter gemäß den Bestimmungen des Artikels 11 unmittelbar neu gestellt werden.

Artikel 14
Wiedererwägung

Ein bei einer Tagung des Revisionsausschusses angenommener oder abgelehnter Antrag kann in der gleichen Tagung nur dann erneut geprüft werden, wenn der Revisionsausschuss dies beschließt. In diesem Fall ist grundsätzlich nach demselben Verfahren, das für den betreffenden Antrag gemäß Artikel 21 angewendet wurde, über dessen erneute Prüfung abzustimmen.

Artikel 15
Anträge zur Geschäftsordnung

Die Vertreter können jederzeit Anträge zur Geschäftsordnung stellen. Der Vorsitz entscheidet darüber unverzüglich. Wird die Entscheidung des Vorsitzenden von einem Mitglied des Revisionsausschusses angefochten, so wird darüber abgestimmt. Die Entscheidung des Vorsitzes bleibt aufrecht, sofern sie nicht von der Mehrheit gemäß Artikel 21 abgelehnt wird. Ein Vertreter, der das Wort zur Geschäftsordnung ergreift, darf

taken on the proposal as a whole.

Article 13
Withdrawal of a proposal

§ 1 Any proposal may be withdrawn by the proposer, at any time before voting on it has begun and provided that the Revision Committee has not already voted to amend it.

§ 2 A proposal thus withdrawn may be immediately reintroduced by any other representative according to the requirements of Article 11.

Article 14
Rediscussion

A proposal that has been adopted or rejected by a meeting of the Revision Committee may only be examined again at the same meeting if the Revision Committee so decides. In this event, the principle of re-examining the proposal shall be approved by means of a vote carried out in the same way as the initial vote on the proposal in question was taken, in accordance with Article 21.

Article 15
Motions of order

Representatives may, at any time, submit motions of order. The Chair shall take a decision immediately. If a member of the Revision Committee disputes the Chair's decision, a vote shall be taken. The Chair's decision shall stand if it is not rejected by a majority in accordance with Article 21. A representative submitting a motion of order may not speak on the substance of the matter under discussion.

intervention, traiter du fond de la question en discussion.

Article 16
Ajournement ou clôture du débat sur une question

§ 1 Au cours d'une séance, tout membre de la Commission de révision peut proposer l'ajournement ou la clôture du débat sur une question.

§ 2 Cette motion est immédiatement mise en discussion. Outre l'auteur de la motion, ne peuvent prendre la parole qu'un partisan et deux adversaires de la motion, après quoi la motion est immédiatement mise aux voix.

§ 3 Si la Commission de révision approuve la motion, le président prononce immédiatement l'ajournement ou la clôture du débat sur cette question.

Article 17
Suspension ou ajournement d'une séance

§ 1 Tout membre de la Commission de révision peut, au cours d'une séance, en proposer la suspension ou l'ajournement.

§ 2 Cette motion est immédiatement mise aux voix, sans débat.

§ 3 Si la Commission de révision approuve cette motion, le président prononce immédiatement la suspension ou l'ajournement de la séance.

über den zur Verhandlung stehenden Gegenstand nicht zur Sache sprechen.

Artikel 16
Vertagung oder Schluss der Beratung einer Frage

§ 1 Jedes Mitglied des Revisionsausschusses kann während einer Sitzung die Unterbrechung oder Vertagung der Beratung über eine Frage beantragen.

§ 2 Ein solcher Antrag wird sofort zur Diskussion gestellt. Außer dem Antragsteller wird lediglich einem Befürworter und zwei Gegnern des Antrages das Wort erteilt; danach wird über den Antrag unverzüglich abgestimmt.

§ 3 Stimmt der Revisionsausschuss dem Antrag zu, verkündet der Vorsitz die sofortige Vertagung oder den sofortigen Schluss der Beratung zu dieser Frage.

Artikel 17
Unterbrechung oder Vertagung einer Sitzung

§ 1 Jedes Mitglied des Revisionsausschusses kann während einer Sitzung die Unterbrechung oder Vertagung der Sitzung beantragen.

§ 2 Ein solcher Antrag wird unmittelbar und ohne weitere Diskussion zur Abstimmung gebracht.

§ 3 Stimmt der Revisionsausschuss einem solchen Antrag zu, verkündet der Vorsitz die sofortige Unterbrechung oder Vertagung der Sitzung.

Article 16
Adjournment or closure of discussion on an item

§ 1 During a session, any member of the Revision Committee may propose that discussions on an item be adjourned or closed.

§ 2 This motion shall immediately be opened for discussion. Apart from the proposer, the floor shall only be given to one supporter and two opponents of the motion, after which a vote on the motion shall be taken immediately.

§ 3 If the Revision Committee approves the motion, the Chair shall immediately declare that the discussions on this item are adjourned or closed.

Article 17
Suspension or adjournment of a session

§ 1 During a session, any member of the Revision Committee may propose that the session be suspended or adjourned.

§ 2 Such a motion shall be put to the vote immediately, without discussion.

§ 3 If the Revision Committee approves such a motion, the Chair shall immediately declare that the session is suspended or adjourned.

Article 18
Ordre des motions

Sous réserve des dispositions de l'article 15, les motions suivantes ont, dans l'ordre indiqué ci-après, priorité sur toutes les autres propositions ou motions :

- a) suspension de la séance,
- b) ajournement de la séance,
- c) ajournement du débat sur une question,
- d) clôture du débat sur une question.

Article 19
Non-publicité des séances

À moins que la Commission de révision n'en décide autrement, ses séances et celles de ses groupes de travail ne sont pas ouvertes au public. Le caractère non public des séances n'a aucune influence sur les procédures de l'OTIF en ce qui concerne la diffusion et la publication de ses documents.

Article 20
Quorum

§ 1 À la Commission de révision, le quorum (articles 13, § 3, et 17, § 2, de la Convention) est atteint lorsque la majorité de ses membres jouissant du droit de vote conformément à l'article 4 sont représentés lors du vote.

§ 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

Artikel 18
**Aufeinanderfolge der
Ordnungsanträge**

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 15 haben die nachstehenden Ordnungsanträge in folgender Reihenfolge Vorrang gegenüber allen anderen Anträgen:

- (a) Unterbrechung der Sitzung,
- (b) Vertagung der Sitzung,
- (c) Vertagung der Beratung zu einer Frage,
- (d) Schluss der Beratung zu einer Frage.

Artikel 19
**Nichtöffentlichkeit der
Sitzungen**

Sofern der Revisionsausschuss nicht anders beschließt, sind seine Sitzungen sowie jene seiner Arbeitsgruppen nicht öffentlich. Die Nichtöffentlichkeit der Sitzungen hat keinen Einfluss auf die Verfahren der OTIF betreffend die Verteilung und Veröffentlichung ihrer Dokumente.

Artikel 20
Quorum

§ 1 Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig (Artikel 13 § 3 und 17 § 2 des Übereinkommens), wenn die Mehrheit seiner Mitglieder, die gemäß Artikel 4 über ein Stimmrecht verfügen, zum Zeitpunkt der Abstimmung vertreten ist.

§ 2 Zum Zweck der Feststellung des Quorums für einen Tagesordnungspunkt, dessen Verhandlungsgegenstand in der Zuständigkeit einer

Article 18
Sequence of motions of order

Subject to the provisions of Article 15, the following proposals take priority over all other proposals or motions, in the order shown below:

- (a) Suspension of the session,
- (b) Adjournment of the session,
- (c) Adjournment of the discussions on an item,
- (d) Closure of the discussions on an item.

Article 19
Non public nature of meetings

Unless the Revision Committee decides otherwise, its meetings and those of its working groups shall not be open to the public. The non public nature of a meeting has no influence on the procedures of OTIF regarding the distribution and publication of its documents.

Article 20
Quorum

§ 1 There shall be a quorum (Article 13 § 3 and 17 § 2 of the Convention) in the Revision Committee when the majority of its members enjoying the right to vote according to Article 4 are represented there at the time of the vote.

§ 2 For the purpose of determining a quorum for an agenda item on a matter within the competence of a regional economic integration

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 la Commission de révision, nonobstant le fait que cela puisse changer avant chaque vote.

Article 21 Règles de vote

§ 1 Le vote au sein de la Commission de révision est régi par l'article 16, § 4, de la Convention et par les dispositions suivantes :

a) chaque membre de la Commission de révision dispose d'une voix conformément à l'article 4, sous réserve de l'article 4, § 2 ;

b) une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

- au moins égal au tiers des membres de la Commission de révision représentés lors du vote,

- supérieur au nombre de voix négatives ;

c) les membres de la Commission de révision qui s'abstiennent sont néanmoins considérés comme représentés lors du vote ;

d) la majorité est déterminée sur la base du nombre de membres de la Commission de révision dont les représentants,

regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration liegt, wird die Anzahl der Stimmen der Organisation in Übereinstimmung mit Artikel 4 § 2 bestimmt.

§ 3 Zu Beginn jedes neuen Tagesordnungspunktes ermittelt der Vorsitz das Quorum und teilt dem Revisionsausschuss mit, ob das Quorum für die Zwecke dieses Punktes erreicht ist oder nicht, ungeachtet, dass sich dies vor jeder Abstimmung ändern kann.

Artikel 21 Abstimmungsregeln

§ 1 Das Abstimmungsverfahren im Revisionsausschuss richtet sich nach Artikel 16 § 4 des Übereinkommens und folgenden Bestimmungen:

(a) unbeschadet des Artikels 4 § 2, verfügt jedes Mitglied des Revisionsausschusses gemäß Artikel 4 über eine Stimme;

(b) ein Antrag ist angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen

- mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitglieder des Revisionsausschusses und

- größer als die Zahl der Nein-Stimmen

ist;

(c) Mitglieder des Revisionsausschusses, die sich der Stimme enthalten, gelten dennoch als bei der Abstimmung vertreten;

(d) für die Ermittlung der Mehrheit ist die Zahl der Mitglieder des Revisionsausschusses

organisation, that organisation shall be counted to the extent of the number of votes it is entitled to cast in accordance with Article 4 § 2.

§ 3 At the start of each new agenda item, the Chair shall determine and inform the Revision Committee 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 rules

§ 1 Voting in the Revision Committee shall take place in accordance with Article 16 § 4 of the Convention and with the following rules:

(a) each member of the Revision Committee shall have one vote according to Article 4, without prejudice to Article 4 § 2;

(b) a proposal shall be adopted if the number of votes in favour is

- equal to at least one third of the members of the Revision Committee represented at the time of the vote and

- greater than the number of votes against;

(c) members of the Revision Committee which abstain in the vote shall nevertheless be considered to be represented at the time of the vote;

(d) determination of the majority shall be based on the number of members of the Revision Committee whose

conformément à l'article 3, sont présents dans la salle de conférence lors du vote. La non-participation au vote d'un représentant présent dans la salle de conférence est assimilée à une abstention.

§ 2 Au cours d'une session de la Commission de révision, le vote a lieu à main levée. Cependant, toute délégation peut demander un vote par appel nominal. Dans ce cas, l'appel se fait alors dans l'ordre alphabétique français, en commençant par la délégation dont le nom est tiré au sort par le président. Les votes sont consignés au procès-verbal de la session concernée.

§ 3 Lorsqu'une question se pose en dehors d'une session et lorsque le président, le Secrétaire général ou au moins cinq membres de la Commission de révision estiment qu'une décision doit être prise et qu'elle ne peut pas être reportée à la prochaine session de la Commission de révision, le président procède à un vote par voie de procédure écrite conformément aux règles suivantes :

- a) si aucun président permanent n'est élu, la présidence est assurée par le président de la session la plus récente ;
- b) tous les États membres sont informés, par écrit, de l'objet et du motif d'un tel vote ;
- c) les questions indépendantes sont mises aux voix séparément, et le cas échéant dans le cadre de la même procédure ;
- d) les membres sont invités à adresser au Secrétaire général leurs votes écrits (oui/non/abstention) dans un

maßgebend, deren Vertreter gemäß Artikel 3 zum Zeitpunkt der Abstimmung im Sitzungssaal anwesend sind. Die Nichtteilnahme eines im Sitzungssaal anwesenden Vertreters an der Abstimmung gilt als Stimmenthaltung.

§ 2 Während einer Tagung des Revisionsausschusses wird durch Handzeichen abgestimmt. Jede Delegation kann eine Abstimmung unter Namensaufruf verlangen. Diese 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 über die betreffende Tagung festgehalten.

§ 3 Wenn eine Angelegenheit außerhalb einer Tagung aufkommt und der Vorsitz, der Generalsekretär oder mindestens fünf Mitglieder des Revisionsausschusses der Meinung sind, dass ein Beschluss noch vor der nächsten Tagung des Revisionsausschusses gefasst werden muss, führt der Vorsitz eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren gemäß folgenden Regeln durch:

- (a) Ist kein ständiger Vorsitz gewählt, so gilt als Vorsitz jener der letzten Sitzung;
- (b) alle Mitgliedstaaten werden schriftlich über das Thema und den Grund einer solchen Abstimmung informiert;
- (c) über voneinander unabhängige Fragen wird getrennt aber falls möglich in demselben Verfahren abgestimmt;
- (d) die Mitglieder werden aufgefordert, dem Generalsekretär ihre Stimme (ja/nein/Enthaltung) schriftlich

representatives according to Article 3 are present in the meeting room at the time of the vote. Non-participation of a representative present in the meeting room at the time of the vote shall be considered as an abstention.

§ 2 During a meeting of the Revision Committee, voting shall take place by show of hands. Any delegation may request a nominal vote. In this case, the 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 of the relevant meeting.

§ 3 Where a matter arises outwith a meeting, and if the Chair, the Secretary General or at least five members of the Revision Committee believe a decision needs to be taken which should not be postponed until the next meeting of the Revision Committee, the Chair shall conduct a vote by written procedure in accordance with the following rules:

- (a) if no permanent Chair is elected, the Chair shall be defined as that of the most recent session;
- (b) all Member States shall be informed in writing about the subject of and reason for such a vote;
- (c) independent issues are to be voted upon separately, but if appropriate, during the same procedure;
- (d) the members shall be invited to send the Secretary General their written votes (yes/no/abstention) within a

délai précis (date et heure) leur accordant au moins vingt et un jours civils ;

e) le Secrétaire général accuse réception de chaque vote ;

f) toutes les réponses reçues dans les délais sont consignées ;

g) le quorum est identique à celui d'une session de la Commission de révision. Si le nombre de réponses reçues avant l'expiration du délai ne permet pas d'atteindre le quorum requis, la proposition est considérée comme rejetée. Elle peut cependant être à nouveau soumise lors de la prochaine session de la Commission de révision ;

h) le résultat de la procédure de vote est notifié à tous les États membres.

Article 22

Groupes de travail « ad hoc »

§ 1 Si la Commission de révision le juge nécessaire, elle peut constituer un ou plusieurs groupes de travail « ad hoc » chargés de traiter des questions spécifiques.

§ 2 Lors des sessions des groupes de travail « ad hoc », le Règlement intérieur de la Commission de révision s'applique par analogie, à moins que la Commission de révision n'en décide autrement.

Article 23 **Rapport**

§ 1 Le procès-verbal prend la forme d'un rapport résumant les

innerhalb einer bestimmten Frist (Datum und Uhrzeit) zu übermitteln, die mindestens einundzwanzig Kalendertage betragen muss;

(e) der Empfang der erhaltenen Antworten wird vom Generalsekretär bestätigt;

(f) die innerhalb der Frist erhaltenen Antworten werden aufgezeichnet;

(g) das Quorum ist das gleiche wie bei den Tagungen des Revisionsausschusses. Erreicht die Anzahl der vor Ablauf der Frist eingegangenen Antworten nicht das erforderliche Quorum, so gilt der Antrag als abgelehnt. Er kann jedoch bei der nächsten Tagung des Revisionsausschusses erneut unterbreitet werden;

(h) das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens wird allen Mitgliedstaaten mitgeteilt.

Artikel 22

„Ad-hoc“-Arbeitsgruppen

§ 1 Zur Prüfung bestimmter Fragen kann der Revisionsausschuss eine oder mehrere „Ad-hoc“-Arbeitsgruppen einsetzen, sofern er dies für notwendig hält.

§ 2 Die Geschäftsordnung des Revisionsausschusses wird bei den Tagungen der „Ad-hoc“-Arbeitsgruppen sinngemäß angewendet, sofern der Revisionsausschuss nicht anders beschließt.

Artikel 23 **Bericht**

§ 1 Die Niederschrift erfolgt in Form eines Berichts, der eine

specific deadline (date and time), which must allow them no less than twenty one calendar days;

(e) receipt of each vote shall be confirmed by the Secretary General;

(f) all responses received within the deadline shall be recorded;

(g) the quorum shall be the same as for a meeting of the Revision Committee. If the number of responses received before the deadline does not reach the required quorum, the proposal shall be considered to be rejected. It may, however, be resubmitted at the next meeting of the Revision Committee; and

(h) all Member States shall be notified of the result of the voting procedure.

Article 22

“Ad hoc” working groups

§ 1 If the Revision Committee considers it necessary, it may set up one or more "ad hoc" working groups to examine specific matters.

§ 2 The Rules of Procedure of the Revision Committee shall be applied mutatis mutandis at meetings of the “ad hoc” working groups unless specified otherwise by the Revision Committee.

Article 23 **Report**

§ 1 The minutes shall be in the form of a report summarizing the

débats. Conformément à l'article 16, § 8, de la Convention, les propositions et décisions sont reproduites intégralement. Il en va de même pour toute action ou délai imposé au Secrétaire général ou à un membre de la Commission de révision.

§ 2 En cas de divergence entre les différentes versions linguistiques, le texte, rédigé dans la langue utilisée par l'orateur, fait foi ; toutefois, lorsqu'il s'agit des décisions de la Commission de révision, seul le texte français fait foi.

§ 3 Chaque participant peut demander l'insertion in extenso dans le rapport de toute déclaration faite par lui, à condition d'en remettre le texte dans l'une des langues de travail au Secrétaire général.

§ 4 Le rapport provisoire est adressé aux participants à la session au plus tard dans les deux mois suivant la session. Au plus tard six semaines à compter du jour de l'envoi du rapport provisoire, les participants informent le Secrétaire général par écrit de toute correction qu'ils désirent voir apporter au rapport. Si des corrections multiples sont demandées et qu'elles conduisent à un rendu différent du même contenu, le Secrétaire général propose un compromis ou inscrit la question à l'ordre du jour de la prochaine session.

§ 5 Le rapport dans sa version définitive est adressé aux membres de la Commission de révision et aux observateurs ayant participé (article 6, § 2,

Zusammenfassung der Beratungen enthält; gemäß Artikel 16 § 8 des Übereinkommens werden die Anträge und Beschlüsse jedoch in ihrem vollen Wortlaut aufgenommen. Das Gleiche gilt für Handlungen oder Fristen, die dem Generalsekretär oder einem Mitglied des Revisionsausschusses auferlegt werden.

§ 2 Stimmen die verschiedenen Sprachfassungen nicht miteinander überein, ist der in der Sprache des Redners verfasste Text maßgebend. Bei den Beschlüssen des Revisionsausschusses ist jedoch der französische Text maßgebend.

§ 3 Jeder Teilnehmer kann verlangen, dass seine Erklärungen im vollen Wortlaut in den Bericht aufgenommen werden, sofern er dem Generalsekretär den schriftlichen Wortlaut in einer der Arbeitssprachen übergibt.

§ 4 Der vorläufige Bericht wird den Tagungsteilnehmern spätestens zwei Monate nach der Tagung zugestellt. Die Teilnehmer teilen dem Generalsekretär innerhalb einer Frist von sechs Wochen, gerechnet vom Versanddatum des vorläufigen Berichts, ihre Berichtigungswünsche zum Bericht schriftlich mit. Soweit Berichtigungswünsche eingehen, die zu demselben Inhalt eine unterschiedliche Wiedergabe herbeiführen würden, führt der Generalsekretär eine Einigung herbei oder setzt die Frage auf die Tagesordnung der nächsten Tagung.

§ 5 Der Bericht in seiner endgültigen Fassung wird den Mitgliedern des Revisionsausschusses und den Beobachtern, die teilgenommen

discussions; in accordance with Article 16 § 8 of the Convention proposals and decisions shall be reproduced in full. The same shall apply to any actions or deadlines placed upon the Secretary General or any member of the Revision Committee.

§ 2 If there is a difference between the different language versions, the text in the language used by the speaker shall prevail; however, with regard to the decisions of the Revision Committee, the French text shall prevail.

§ 3 Each participant may request that his / her statements be reproduced in the report in full, provided the text is given to the Secretary General in one of the working languages.

§ 4 The draft report shall be sent to the participants at the meeting not later than two months after the meeting. Not more than six weeks after the day the draft report is sent, participants shall notify the Secretary General in writing of any corrections they wish to make to the report. If multiple corrections are requested which would cause the same content to be reproduced differently, the Secretary General shall agree a compromise or shall place the matter on the agenda of the next meeting.

§ 5 The definitive version of the report shall be sent to the members of the Revision Committee and the participating

lettre c)).

Article 24
Entrée en vigueur des décisions

Les décisions de la Commission de révision entrent en vigueur conformément à l'article 35, § 2 à 4, de la Convention.

Article 25
Langues

§ 1 Les débats de la Commission de révision ont lieu dans les langues de travail. Si un orateur fait usage d'une autre langue, il doit veiller à ce que son intervention soit traduite dans l'une des langues de travail.

§ 2 Les interventions des participants sont immédiatement traduites dans les autres langues de travail de vive voix et en substance. Les propositions, les décisions, ainsi que les communications du président sont traduites intégralement.

§ 3 Tous les documents visés aux articles 7, 8, 9 et 11 sont distribués simultanément dans toutes les langues de travail aux membres de la Commission de révision et aux observateurs dans les délais applicables, sauf dans les cas prévus à l'article 11, § 3.

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

haben, zugestellt (Artikel 6 § 2 Buchst. c)).

Artikel 24
Inkrafttreten der Beschlüsse

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses treten gemäß Artikel 35 §§ 2 bis 4 des Übereinkommens in Kraft.

Artikel 25
Sprachen

§ 1 Die Ausführungen der Teilnehmer werden sofort mündlich ihrem wesentlichen Inhalt nach in die übrigen Arbeitssprachen gedolmetscht. Die Anträge, die Beschlüsse und die Mitteilungen des Vorsitzenden werden in vollem Wortlaut gedolmetscht.

§ 2 Die Ausführungen der Teilnehmer werden sofort mündlich ihrem wesentlichen Inhalt nach in die übrigen Arbeitssprachen gedolmetscht. Die Anträge, die Beschlüsse und die Mitteilungen des Vorsitzenden werden in vollem Wortlaut gedolmetscht.

§ 3 Alle in den Artikeln 7, 8, 9 und 11 genannten Dokumente sind gleichzeitig in allen Arbeitssprachen und, mit Ausnahme der in Artikel 11 § 3 vorgesehenen Fälle, innerhalb der jeweils anwendbaren Fristen an die Mitglieder des Revisionsausschusses und Beobachter zu verschicken.

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

observers (Article 6 § 2 c)).

Article 24
Entry into force of decisions

The decisions of the Revision Committee shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 2 to 4 of the Convention.

Article 25
Languages

§ 1 The proceedings of the Revision Committee shall be conducted in the working languages. If a speaker uses another language, he / she shall be responsible for arranging for interpretation of his / her statements into one of the working languages.

§ 2 Participants' interventions shall be interpreted immediately, orally and in substance, into the other working languages. Proposals, decisions and the Chair's statements shall be interpreted in full.

§ 3 All the documents referred to in Articles 7, 8, 9 and 11 shall be distributed simultaneously in all the working languages to the members of the Revision Committee and to observers within the applicable deadlines, except in the cases foreseen by Article 11 § 3.

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

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

Le présent Règlement peut être amendé en tout ou partie, par décision de la Commission de révision, prise conformément à l'article 21, à condition qu'une proposition d'amendement figure à l'ordre du jour provisoire. La Commission de révision décide de la date d'entrée en vigueur des amendements.

Article 28
Entrée en vigueur

Le présent Règlement entre en vigueur le 27 février 2018.

10 700 Wörter (rund 20 Seiten) nicht überschreiten. Anträge sollten 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

Diese Geschäftsordnung kann ganz oder teilweise durch Beschluss des Revisionsausschusses gemäß Artikel 21 geändert werden, sofern ein Antrag auf Änderung auf der vorläufigen Tagesordnung steht. Der Revisionsausschuss beschließt bei Änderungen den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens.

Artikel 28
Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung tritt am 27. Februar 2018 in Kraft.

(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

Provided a proposal for amendment is on the provisional agenda, these Rules may be amended in whole or in part by a decision of the Revision Committee in accordance with Article 21. The Revision Committee shall decide the date of entry into force of amendments.

Article 28
Entry into force

These Rules shall enter into force on 27 February 2018.

Berne, le 27 février 2018

Bern, 27. Februar 2018

Berne, 27 February 2018

Au nom de la Commission de révision /
Im Namen des Revisionsausschusses /
On behalf of the Revision Committee

La présidente :/ Der Vorsitz: / The Chair:

(Nom) / (Name) / (Name)



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18020-CR26/5
27.02.2018**

**Document de séance 7
Sitzungsdokument 7
Meeting room document 7**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Révision partielle de la convention de base / Teilrevision des
Grundübereinkommens / Partial revision of the base Convention**

Modification de la procédure de révision de la COTIF / Änderung des Verfahrens
zur Revision des COTIF / Amendment of the procedure for revising COTIF

1. Un délai fixe pour l'entrée en vigueur des modifications adoptées (solution recommandée)

**Article 34
Décisions de l'Assemblée générale**

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux États membres.

§ 2 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, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, ~~douze-trente-six~~ mois après leur notification par le Secrétaire général ~~approbation par la moitié des États n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase,~~ pour tous les États 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

1 - Fester Termin für das Inkrafttreten angenommener Änderungen (empfohlene Lösung)

**Artikel 34
Beschlüsse der Generalversammlung**

§ 1 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen.

§ 3 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten ~~zwölf-sechunddreißig~~ Monate nach Mitteilung Genehmigung der Änderungen ~~durch die Hälfte der Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 nicht abgegeben haben,~~ 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

1 -Fixed time period for the entry into force of adopted amendments (recommended solution)

**Article 34
Decisions of the General Assembly**

§ 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.

§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States ~~twelve~~ thirty-six months after their notification by the Secretary General ~~approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence,~~ 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 Les États membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas eles modifications à la Convention proprement dite ou à ses appendices. Le Secrétaire général en informe les autres États membres.

§ 5 Le délai visé aux ~~§§ 2 et 3~~ court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une portée telle que tout État 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 État membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les appendices à la Convention, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les États membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux États membres cette suspension ; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à

Mehrheit beschließen, das Inkrafttreten der Änderungen aufzuschieben zu verschieben.

§ 4 Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst sowie ihre Erklärungen, wonach sie ~~diesen~~ Änderungen am Übereinkommen selbst oder seinen Anhängen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 5 Die in §§ 2 ~~und 3~~ genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.

§ 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 und/oder seine Erklärung zurückzieht, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.

§ 7 Soweit Beschlüsse der Generalversammlung Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen betreffen, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig gemäß § 3 widersprochen haben, mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Der Generalsekretär teilt diese Aussetzung den Mitgliedstaaten mit; sie verliert ihre Wirkung nach Ablauf eines

modifications.

§ 4 The Member States shall address their 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 ~~such~~ 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 The period referred to in §§ 2 ~~and 3~~ 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 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 and/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.

§ 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month

laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres États membres la levée de l'opposition.

Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18020-CR26/5
27.02.2018**

**Document de séance 7
Sitzungsdokument 7
Meeting room document 7**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Révision partielle de la convention de base / Teilrevision des
Grundübereinkommens / Partial revision of the base Convention**

Modification de la procédure de révision de la COTIF / Änderung des Verfahrens
zur Revision des COTIF / Amendment of the procedure for revising COTIF

1. Un délai fixe pour l'entrée en vigueur des modifications adoptées (solution recommandée)

**Article 34
Décisions de l'Assemblée générale**

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux États membres.

§ 2 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, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, ~~douze-trente-six~~ mois après leur notification par le Secrétaire général ~~approbation par la moitié des États n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase,~~ pour tous les États 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

1 - Fester Termin für das Inkrafttreten angenommener Änderungen (empfohlene Lösung)

**Artikel 34
Beschlüsse der Generalversammlung**

§ 1 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen.

§ 3 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten ~~zwölf-sechunddreißig~~ Monate nach Mitteilung Genehmigung der Änderungen ~~durch die Hälfte der Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 nicht abgegeben haben,~~ 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

1 -Fixed time period for the entry into force of adopted amendments (recommended solution)

**Article 34
Decisions of the General Assembly**

§ 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.

§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States ~~twelve~~ thirty-six months after their notification by the Secretary General ~~approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence,~~ 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 Les États membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas eles modifications à la Convention proprement dite ou à ses appendices. Le Secrétaire général en informe les autres États membres.

§ 5 Le délai visé aux ~~§§ 2 et 3~~ court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une portée telle que tout État 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 État membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les appendices à la Convention, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les États membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux États membres cette suspension ; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à

Mehrheit beschließen, das Inkrafttreten der Änderungen aufzuschieben zu verschieben.

§ 4 Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst sowie ihre Erklärungen, wonach sie ~~diesen~~ Änderungen am Übereinkommen selbst oder seinen Anhängen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 5 Die in §§ 2 ~~und 3~~ genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.

§ 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 und/oder seine Erklärung zurückzieht, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.

§ 7 Soweit Beschlüsse der Generalversammlung Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen betreffen, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig gemäß § 3 widersprochen haben, mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Der Generalsekretär teilt diese Aussetzung den Mitgliedstaaten mit; sie verliert ihre Wirkung nach Ablauf eines

modifications.

§ 4 The Member States shall address their 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 ~~such~~ 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 The period referred to in §§ 2 ~~and 3~~ 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 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 and/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.

§ 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month

laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres États membres la levée de l'opposition.

Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18017-CR 26
22.02.2018**

Meeting room document 4

EN only

26TH SESSION

Letter from the OSJD

Information on activities of the OSJD Commission on transport law in the field of digitalization of SMGS documents



铁路合作组织委员会
波兰共和国
00-681 华沙
霍扎街63/67号

КОМИТЕТ ОРГАНИЗАЦИИ
СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ул. Хожа 63/67
00-681 Варшава
Республика Польша

KOMITEE DER ORGANISATION
FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT
DER EISENBAHNEN
ul. Hoza 63/67
00-681 Warschau
Republik Polen

COMMITTEE OF THE ORGANISATION
FOR CO-OPERATION
BETWEEN RAILWAYS
ul. Hoza 63/67
00-681 Warsaw
Republic of Poland

电话/Тел./Tel.: (+48 22) 657 36 00
传真/Факс/Fax: (+48 22) 621 94 17, 657 36 54

e-mail: osjd@osjd.org.pl
www.osjd.org

No II-04-18/AE

Warsaw, 9 February 2018

To: Mr. Francois Davenne
Secretary General
OTIF

RE: INVITATION TO THE 26TH SESSION OF THE REVISION COMMITTEE

Dear Mr. Davenne,

The OSJD Committee is grateful for the invitation to take part in the 26th Session of the Revision Committee.

Unfortunately, representatives from OSJD Committee will not be able to participate in the said session.

In pursuance of arrangements reached in the course of the meeting of top managements of OSJD Committee and OTIF, which took place at the OTIF Secretariat (Bern, Switzerland) on 14 November 2017, we hereby represent our brief information on activities of the OSJD Committee with regard to introduction of paperless technologies for the carriage of goods in international railways traffic.

You are kindly requested to bring the said information to the notice of delegates participating in the 26th Session of the Revision Committee.

Best regards,

Tadeusz Szozda,

Chairman of OSJD Committee

Information on activities of the OSJD Commission on transport law in the field of digitalization of SMGS documents

(For the attention of the participants of 26th Session of the Revision Committee, OTIF, Bern, 27 February – 1 March, 2018)

Within the OSJD, much attention has been given in recent years to the issue of digitalization of document flow relating to international freight traffic. The topic of digitalization of document data has been one of priority ones to our organisation.

Thus, in 2015 as was proposed by the meeting of the OSJD Commission on transport law on SMGS issues (13-16 October 2015), the joint meeting of Plenipotentiary representatives of members of Ministers Conference and Conference of General Directors (authorised representatives) of OSJD railways (8-11 December 2015) set up an *ad hoc* working group of the OSJD Commission on transport law for SMGS electronic documents (hereinafter, AWG). It was composed of representatives from the parties to the SMGS as follows: Republic of Belarus, Republic of Kazakhstan, Republic of Lithuania, Mongolia, Republic of Poland, Russian Federation, Ukraine and Republic of Estonia.

The following objectives were assigned to the AWG:

1. A comprehensive analysis of SMGS legal provisions and Service Instructions to SMGS in order to take into account their requirements for the carriage of goods with electronic documents applied.

2. Development of standards to provide legal regulation of the carriage of goods with electronic documents applied.

3. Preparation of modifications and supplements to SMGS and Service Instructions to SMGS.

For two years the AWG has methodically been carrying out its work on preparation of draft modifications and supplements to SMGS and Service Instructions to SMGS, which regulate the use of electronic documents for the carriage of goods in international traffic. Draft document was considered and finalized in view of comments and proposals made by the parties to SMGS at all the meetings of experts and OSJD Commission on transport law on SMGS issues in 2016 and 2017.

Draft modifications and supplements to SMGS and Service Instructions to SMGS must create a backbone for the implementation of traffic with electronic document flow applied under the SMGS conditions and define the equivalence of electronic and paper-based documents but must not tamper the provisions relating to use of SMGS paper-based documents and change their status.

Activities of the AWG and OSJD Commission on transport law resulted as a whole in agreement upon the following modifications and supplements to SMGS, reached by the meeting of OSJD Commission on transport law on SMGS issues (24-27 October 2017):

- Article 2 “Definitions” – “electronic document” definition was added;
- Article 14 “Contract of carriage”: a provision was added as to the possibility and conditions for application of electronic documents;
- Article 15 “Consignment note”: § 4 of this Article received a new wording, which makes it possible to complete the consignment note in electronic format;
- Article 46 “Claims” – § 2, § 5, § 8 were given new wordings allowing to make a claim under certain conditions in electronic format;

- Annex 1 “Rules for the carriage of goods” to the SMGS – paragraphs 7.3, 7.4, 25.5, 40.2, 40.2.1 of this Annex were given new wordings regulating the procedure for making corrections in the electronic consignment note as well as the procedure for transition from the electronic consignment note to the paper-based one and vice versa from the paper-based one to the electronic consignment note.

The said meeting also agreed upon a wording proposal to be added to paragraph 5.1 of Service Instructions to SMGS with regard to introduction of the stamp or calendar stamp information containing a set of data of the respective stamp as an offprint for completing the electronic consignment note.

These modifications and supplements to SMGS and Service Instructions to SMGS have undergone the procedure and will enter into force on 1 July 2018.

These modifications and supplements will provide the legal possibility of use of electronic document flow for the implementation of international freight traffic under the SMGS conditions.

Information of the OSJD Permanent Working Group on Coding and IT (PWG C&IT) on introduction of paperless technology for the carriage of goods in international railway traffic

FOREWORD

Paperless technology mirrors in principle the replacement of paper-based documents accompanying the carriage of goods in international railway traffic with electronic documents. Exchange of electronic documents can be implemented in simple text formats (html, rtf, .pdf) without cryptographic protection or be used for exchange of standard messages being applications of international standards. Standard messages can be processed in automated control systems. The relevance in law of documents is provided by a valid electronic signature. The OSJD member countries apply with higher priority the technology of “Trusted Third Party (TTP), which is developed by the PWG C&IT for the conditions of OSJD railways on the basis of international standards.

COMMENT ON THE SECOND SLIDE OF THE PRESENTATION:

In the OSJD member countries that apply the SMGS, the **UN/EDIFACT** international standard is a priority. Based on this standard, the PWG C&IT developed and constantly supports the standard messages-applications for railway transport, which are described in Leaflet **O+R 943** “Library of standard electronic messages for freight transportation in international traffic under the SMGS conditions in UN/ EDIFACT standard”:

1. Message format **IFTMIN** – SMGS or CIM/SMGS consignment note as well as packing note,
2. Message format **IFCSUM** – train composition,
3. Message format **INVOIC** – invoice,
4. Message format **CONTRL** – confirmation or refusal,
5. Message format **APERAK** – confirmation or application error – format control,
6. Message format **IFTMCS** – CIM/SMGS formal report,
7. Message format **IFTMAN** – readiness to cross border and on arrival at the destination station.

By the end of 2017, the countries that apply the SMGS make use of the first 5 out of 7 message formats.

The **XML** international standard is a priority in the area of the European Union. The countries that are located at the boundary of CIM and SMGS legal regimes are forced to implement the exchange of electronic documents-applications with both international standards.

The international standard **XML Schema Definition** requires the development of applications for railway transport. The **IT Company HITRAIL** is engaged in development and support of the service package – **HEROS platform**. Two applications out of this platform are used for international freight traffic:

1. Message format **H 30 XML applications** – train composition,
2. Message format **H 40 XML applications** – CIM or CIM/SMGS consignment note.

Based on bilateral or trilateral agreements, the applications of simplified versions of international standards **XML Schema Definition** were developed, in particular:

1. **EW XML** – message in the volume of the consignment note,
2. **666 XML** – message in the volume of the consignment note.

In view of capabilities of certain carriers, cheap solutions were developed for the exchange of electronic documents, of course, without the possibility of cryptographic protection of information and their use in automated control systems.

The **Rail ML File Editor** platform represents two applications of this kind:

1. **Rail Data WMI** – (Web Manual Input) – as a message on train,
2. **.pdf e-mail** – SCAN or description of the CIM consignment note.

COMMENT ON **THE THIRD SLIDE OF THE PRESENTATION:**

Exchange between JSC RZD and:

- **BC** is implemented with 5 message formats, with electronic signature, and processed in automated control system,
- **NC KTZ** is implemented with one message format, processed in automated control system,
- **UZ** is implemented with 2 message formats, processed in automated control system, the agreement to be updated,
- **VR** placed in service a new Russian-Finnish consignment note, processed in automated control system,
- **KZD** preparation of software tools for exchange with two message formats,
- **UBZD** is implemented with two message formats,
- **PKP** is implemented with two message formats, the agreement requires updating,
- **JSC AZD** is implemented with two message formats in test mode.

COMMENT ON **THE FOURTH SLIDE OF THE PRESENTATION:**

Exchange between BC and:

- **LDZ** is implemented with 5 message formats, with electronic signature,
- **EVR** is implemented with two message formats,
- **LG** is implemented with 5 message formats, with electronic signature, and processed in automated control system,
- **UZ** is implemented with one message format, processed in automated control system,
- **DB SCHENKER RAIL POLSKA** is implemented with 5 message formats, with electronic signature and processed in automated control system,
- **PKP CARGO** is implemented with two message formats.

Exchange between PKP CARGO and:

- **AWT** is implemented with one message format,
- **RCA** is implemented with one message format,
- **CD CARGO** is implemented with one message format,
- **DB CARGO** is implemented with one message format,
- **UZ** is implemented with two message formats,
- **JSC RZD** is implemented with two message formats.

COMMENT ON **THE FIFTH SLIDE OF THE PRESENTATION:**

Exchange between RCH (Rail Cargo Hungaria) and:

- **Austria** is implemented in the format of H 30 XML with 7 entities, in the format of H 40 XML with 1 entity, 6 entities apply e-mail .pdf,

- **Slovenia** is implemented in the format of H 30 XML with 2 entities, in the format of H 40 XML with 2 entities, one entity applies RD WMI и e-mail .pdf,
- **Serbia** is implemented in the formats of H 30 XML and H 40 XML,
- **Croatia** is implemented in the format of H 30 XML and H 40 XML,
- **Romania** is implemented in the format of H 30 XML with 2 entities, in the format of H 40 XML with 2 entities, 8 entities apply RD WMI и e-mail .pdf,
- **UZ** is implemented in the format of EW XML and H 30 XML.

Exchange between UZ and:

- **Romania** is implemented in the formats of 666 XML,
- **PKP CARGO** is implemented in the formats of EW XML.

Exchange between ZSSK CARGO and:

- **RCH** is implemented in the formats of H 30 XML and H 40 XML,
- **UZ** is implemented in the formats of EW XML and H 30 XML,
- **PKP CARGO** is implemented in the format of H 30 XML,
- **RCA** and **CD CARGO** are implemented in the formats of H 30 XML and H 40 XML.

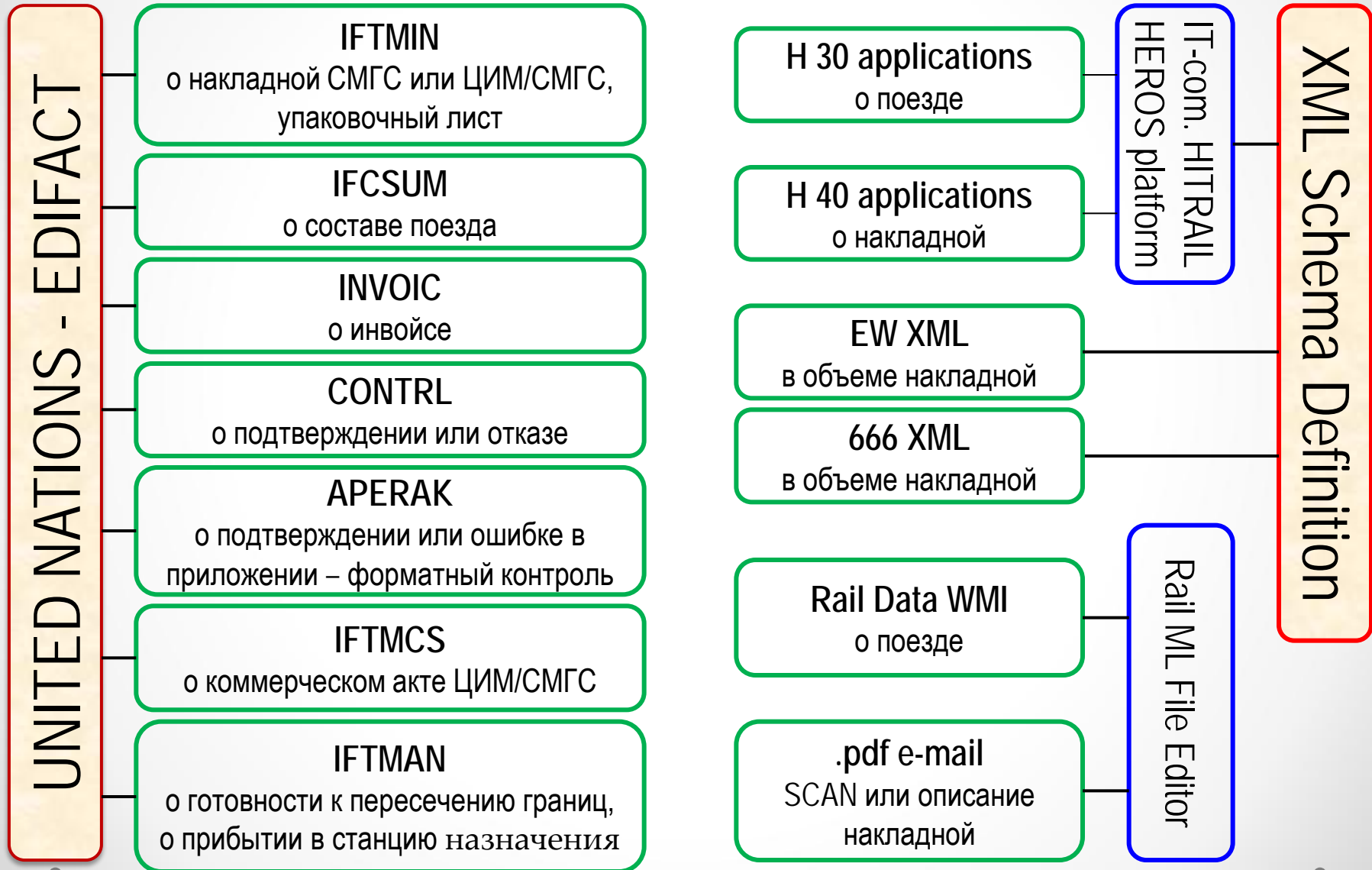


Постоянная рабочая группа по кодированию и информатике (ПРГ КИ)

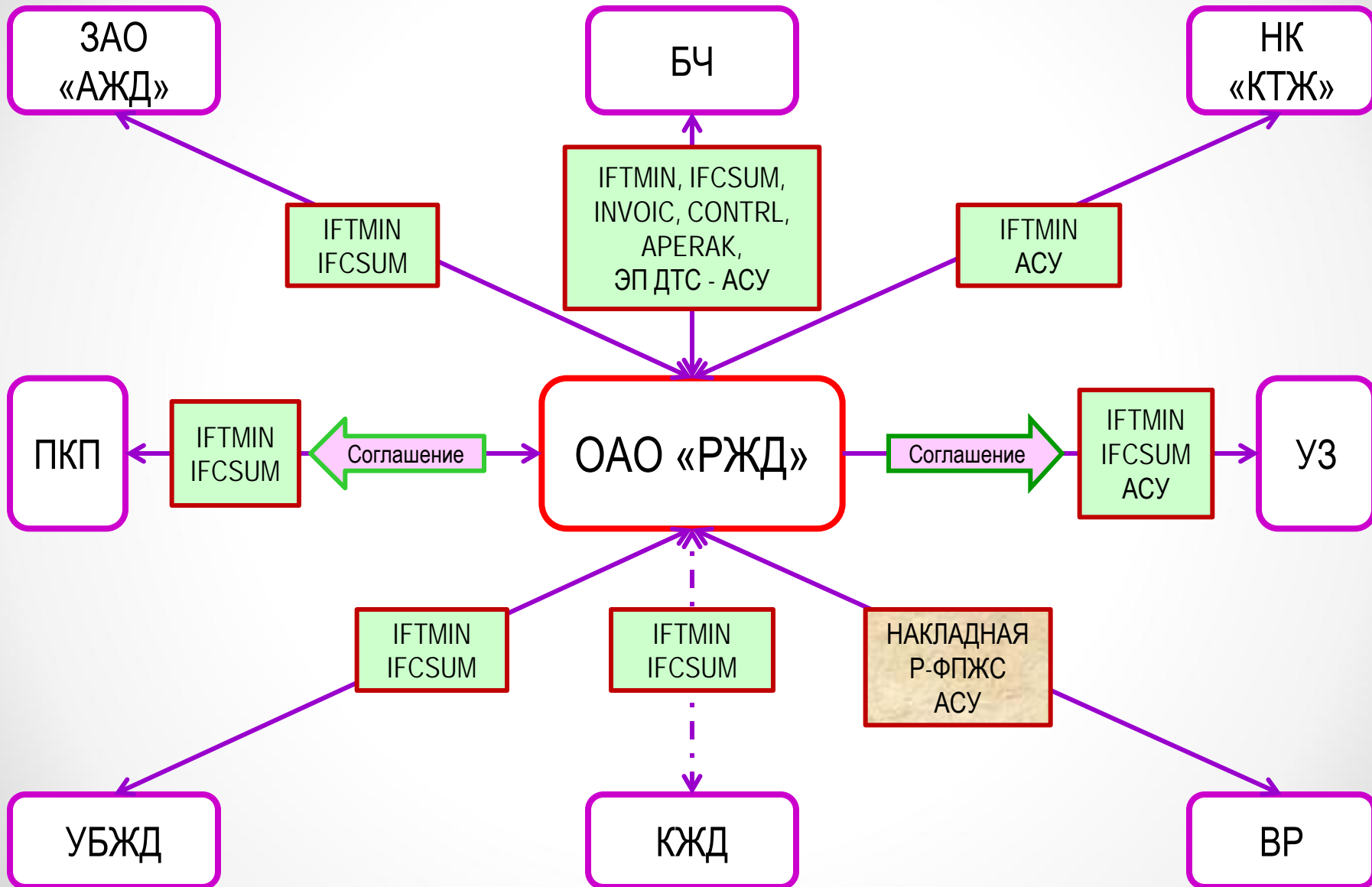
БЕЗБУМАЖНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В
МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
СООБЩЕНИИ / 2017

г-н ПЕТЕР ШАБИК

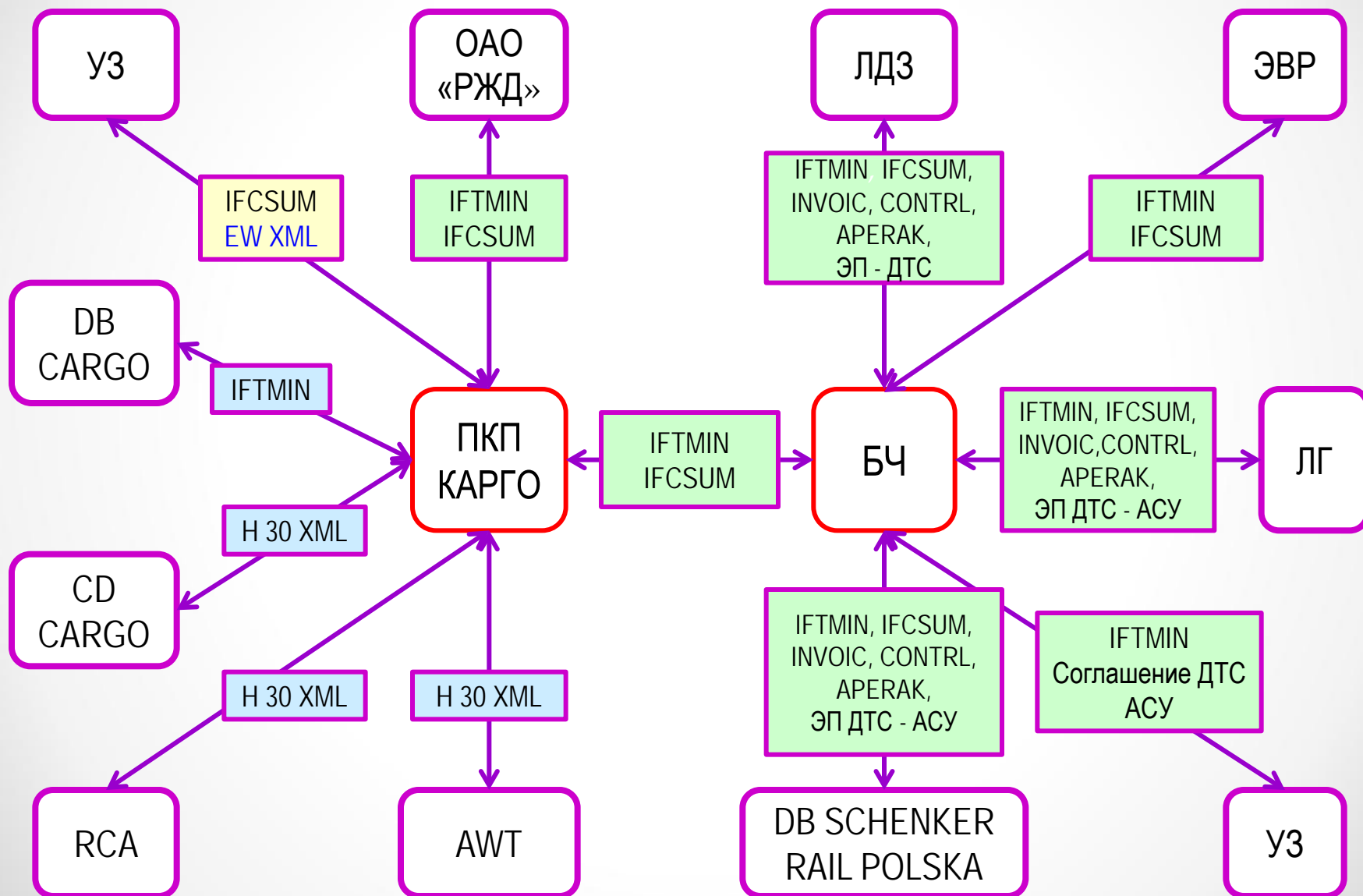
Международные Стандарты / форматы сообщений



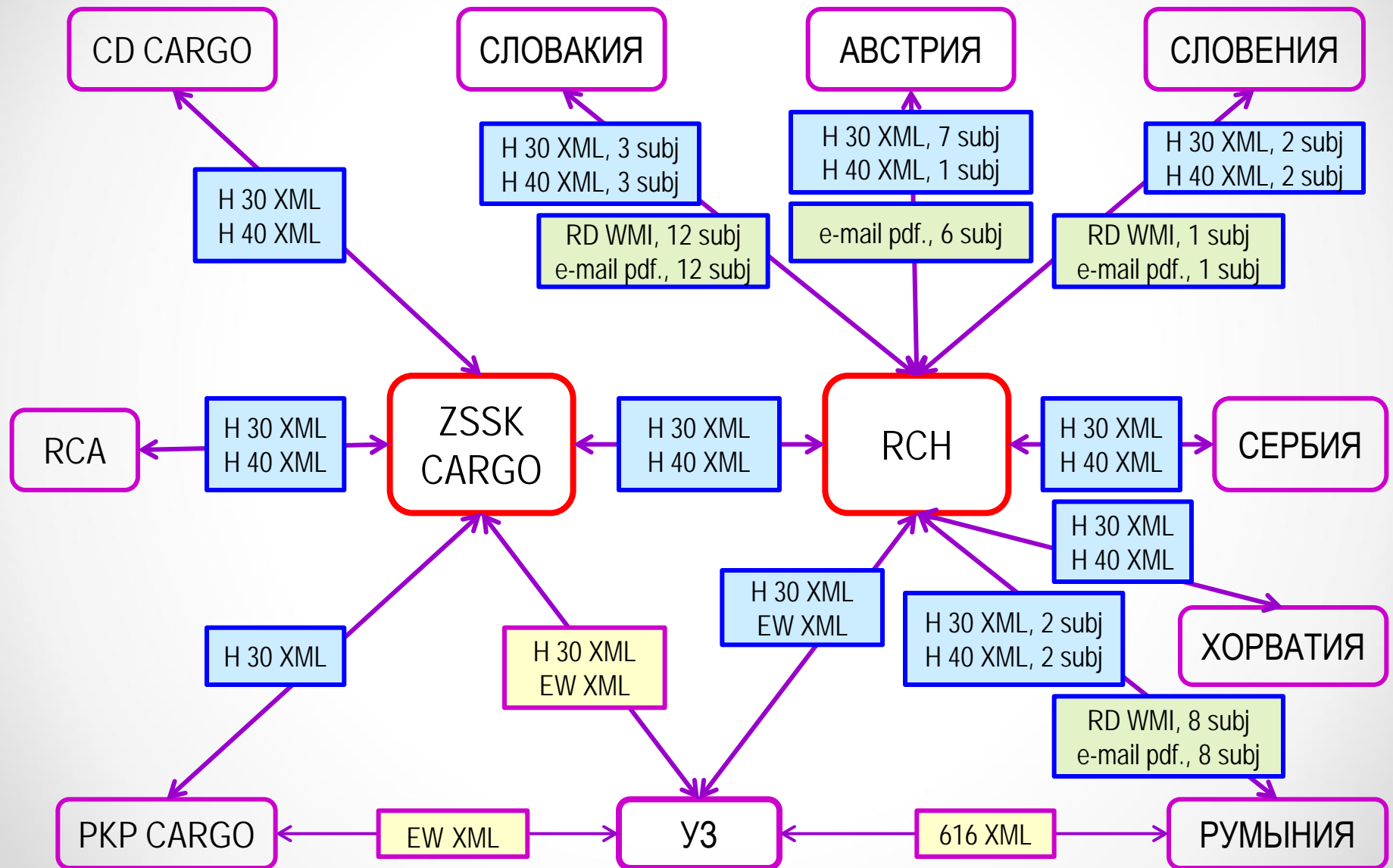
БТПГМЖС - ОБМЕН СООБЩЕНИЯМИ РАЗРАБОТАННЫМИ ПРГ КИ



ОБМЕН СООБЩЕНИЯМИ РАЗРАБОТАННЫМИ В ОСЖД И В ЕС



БТПГМЖС – ОБМЕН СООБЩЕНИЯМИ РАЗРАБОТАННЫМИ В ЕС



Благодарю за внимание!



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18019-CR26/7
27.02.2018**

**Document de séance 6
Sitzungsdokument 6
Meeting room document 6**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Révision partielle des RU CUI / Teilrevision der ER CUI / Partial revision of
the CUI UR**

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) 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. ~~Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.~~

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent ~~Il en est ainsi~~ quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ ~~23~~ Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahn Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 1
Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung (Nutzungsvertrag) der Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) ~~einer in einem Mitgliedstaat liegenden Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr~~ zum Zwecke ~~der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne~~ der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. ~~Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.~~

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

§ ~~23~~ Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Rail Traffic

Article 1
Scope

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

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

§ ~~23~~ Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

a) the liability of the carrier or the manager to their servants or

envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) ...

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 États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés ;

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'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire ;

c) « transporteur » désigne ~~celui~~ la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'État dans lequel la personne

ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;

b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) ...

aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse¹ oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;

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;

c) „Beförderer“ ~~denjenigen, der~~ die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene~~ befördert und ~~der~~die nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die

other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;

b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 3 Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

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 concerned;

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;

c) “carrier” means the natural or legal person ~~who which~~ carries persons and/or goods by rail in international railway traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and ~~who 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

¹ Textfassung im Bericht der 4. Tagung der Arbeitsgruppe „ER CUI“. Eine mit dem englischen Text und der Terminologie der EU harmonisierte Fassung wäre „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer grenzüberschreitenden Zugtrasse... erfordert...“

exerce cette activité ;

[...]

g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur, :

- l'organisation interne de l'entreprise, ainsi que

- 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.

Article 5 Contenu et forme

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 de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

[...]

Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

[...]

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

- die interne Organisation des Unternehmens sowie

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

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

Artikel 5 Inhalt und Form

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.

[...]

person undertakes this activity;

[...]

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,

- the internal organisation of the undertaking as well as

- 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 Contents and form

§ 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 5 bis
Droit non affecté

§ 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 ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

[...]

Article 7
Fin du contrat

[...]
§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire.

[...]

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

Artikel 5bisa
Unberührtes Recht

§ 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des ~~Nutzungsvertrages Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.

§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des ~~Nutzungsvertrages Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ 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.

[...]

Artikel 7
Beendigung des Vertrages

[...]
§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.

[...]

Artikel 8
Haftung des Betreibers

§ 1 Der Betreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

Article 5bis
Law remaining unaffected

§ 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 ~~of infrastructure~~ have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use ~~of infrastructure~~ 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.

[...]

Article 7
Termination of the contract

[...]
§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.

[...]

Article 8
Liability of the manager

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

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

~~e) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,~~

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 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV :

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation 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

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

~~e) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,~~

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 entstandene Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.

§ 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit

a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,

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

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

~~e) —for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~

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 The manager shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

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

ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Article 9

Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

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

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les

konnte,

2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,

3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

b) bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Artikel 9

Haftung des Beförderers

§ 1 Der Beförderer haftet für

a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

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

die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte

was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,

3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party 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;

b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

Article 9

Liability of the carrier

§ 1 The carrier shall be liable

a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

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

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.

marchandises transportées.

Article 10
Causes concomitantes

[...]
§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure **ferroviaire** ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

[...]

Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der **Eisenbahn**infrastruktur verursacht worden sind.

Artikel 10
Zusammenwirken von Ursachen

[...]
§ 3 Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe **Eisenbahn**infrastruktur 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.

[...]

Article 10
Concomitant causes

[...]
§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis 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.

[...]



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18022-CR26/7
28.02.2018**

**Document de séance 9
Sitzungsdokument 9
Meeting room document 9**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Révision partielle des RU CUI / Teilrevision der ER CUI / Partial revision of
the CUI UR**

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure **ferroviaire** en trafic international ferroviaire

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) 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. ~~Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.~~

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent ~~Il en est ainsi~~ quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 23 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der **Eisenbahn**Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 1
Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung (Nutzungsvertrag) der Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) einer in einem Mitgliedstaat liegenden Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. ~~Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.~~

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

§ 23 Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber

Uniform Rules concerning the Contract of Use of **Railway** Infrastructure in International Rail Traffic

Article 1
Scope

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

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

§ 23 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

a) the liability of the carrier or the manager to their servants or

envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 3 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) ...

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 États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés ;

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'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire ;

c) « transporteur » désigne ~~celui~~ la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire sous le régime des Règles uniformes CIV ou CIM et qui détient une licence conformément aux lois

ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;

b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) ...

aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Zugtrasse¹ 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;

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;

c) „Beförderer“ ~~denjenigen, der die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen~~

other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;

b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 3 Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

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 concerned or bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;

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;

c) “carrier” means the natural or legal person who which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who which is licensed in accordance with

¹ Textfassung im Bericht der 4. Tagung der Arbeitsgruppe „ER-CUI“. Eine mit dem englischen Text und der Terminologie der EU harmonisierte Fassung wäre „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer grenzüberschreitenden Zugtrasse... erfordert....“

et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ;

[...]

g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l’État dans lequel se situe l’infrastructure ferroviaire, qu’en ce qui concerne le transporteur, :

- l’organisation interne de l’entreprise, ainsi que

- 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.

Article 5 Contenu et forme

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 de l’infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l’État dans lequel se situe l’infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l’Union européenne.

Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und derdie 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;

[...]

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

- die interne Organisation des Unternehmens sowie

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

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

Artikel 5 Inhalt und Form

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.

the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;

[...]

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,

- the internal organisation of the undertaking as well as

- 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 Contents and form

§ 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 5 bis
Droit non affecté

§ 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 ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation ~~de l'infrastructure~~ sont tenues de remplir dans un État membre de l'UE ou dans un État où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

[...]

Article 7
Fin du contrat

[...]
§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire.

[...]

Article 8
Responsabilité du gestionnaire

§ 1 Le gestionnaire est responsable :

- a) des dommages corporels

[...]

Artikel 5bis
Unberührtes Recht

§ 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.

§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur 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.

[...]

Artikel 7
Beendigung des Vertrages

[...]
§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.

[...]

Artikel 8
Haftung des Betreibers

§ 1 Der Betreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tötung,

[...]

Article 5bis
Law remaining unaffected

§ 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 ~~of infrastructure~~ have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use ~~of infrastructure~~ 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.

[...]

Article 7
Termination of the contract

[...]
§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.

[...]

Article 8
Liability of the manager

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage

(mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

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

~~e) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,~~

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 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV :

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation la gestion de l'infrastructure ferroviaire que le gestionnaire, en dépit de la

Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

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

~~e) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,~~

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 entstandene Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.

§ 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit

a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,

1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände

(death, injury or any other physical or mental harm),

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

~~e) —for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,~~

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 The manager shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

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

diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier ;

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Article 9

Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

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

trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,

2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,

3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

b) bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Artikel 9

Haftung des Beförderers

§ 1 Der Beförderer haftet für

a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

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

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,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,

3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party 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;

b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

Article 9

Liability of the carrier

§ 1 The carrier shall be liable

a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

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

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

Article 10
Causes concomitantes

[...]
§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

[...]

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.

Artikel 10
Zusammenwirken von Ursachen

[...]
§ 3 Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 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.

[...]

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.

Article 10
Concomitant causes

[...]
§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis 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.

[...]



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

LAW-18015-CR26-8

23.02.2018

**Document de séance 2
Sitzungsdokument 2
Meeting room document 2**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Nouvel appendice H à la COTIF – Propositions
Neuer Anhang H zum COTIF - Vorschläge
New Appendix H to COTIF - Proposals**

Le tableau suivant reproduit le projet de texte du Secrétaire général pour un nouvel appendice H à la COTIF, tel que présenté dans le document LAW-17131-CR26/8.1 avec les propositions de modifications suivantes :

1. les modifications proposées dans la lettre de la Commission européenne distribuée comme document de séance n° 1 (réf. LAW-18011-CR26), révisées sur le plan linguistique par le Secrétariat,
2. des modifications rédactionnelles et linguistiques proposées par le Secrétariat.

Die folgende Tabelle gibt die Textentwürfe des Generalsekretärs für einen neuen Anhang H zum COTIF wieder, wie sie im Dokument LAW-17131-CR26/8.1 dargelegt sind, mit den folgenden Änderungsvorschlägen:

1. den von der Europäischen Kommission im Sitzungsdokument 1 mit der Referenz LAW-18011-CR26 vorgeschlagenen und vom Sekretariat sprachlich abgeänderten Änderungen,
2. redaktionellen und sprachlichen Änderungsvorschlägen des Sekretariates.

The following table reproduces the draft texts from the Secretary General for a new Appendix H to COTIF as set out in document LAW-17131-CR26/8.1 with the following proposals for modifications:

1. Modifications as proposed in the letter from the European Commission distributed as Meeting room document 1 with reference LAW-18011-CR26 and linguistically modified by the Secretariat
2. Editorial and linguistic modifications proposed by the Secretariat

FR	DE	EN
Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)	Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)	Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST - Appendix H to the Convention)
Article premier Champ d'application	Artikel 1 Anwendungsbereich	Article 1 Scope
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.	Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.	These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.
Article 2 Définitions	Artikel 2 Begriffsbestimmungen	Article 2 Definitions

<p>Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF et à l'article 2 des APTU, le terme :</p>	<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF und in Artikel 2 der APTU definierten Begriffen der Ausdruck</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF and Article 2 of APTU, the term</p>
<p>a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur 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>
<p>b) « autorité de certification <u>de la sécurité</u> » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;</p>	<p>b) „<u>Zertifizierungs</u>Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;</p>	<p>b) “<u>Safety</u> 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 <u>de la sécurité</u> ;</p>	<p>c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer <u>Zertifizierungsbehörde</u>Sicherheitsbescheinigung sbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;</p>	<p>c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a <u>Safety</u> 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 <u>StreckenLinien</u>, 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 établies par un gestionnaire de l’infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;</p>	<p>h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;</p>	<p>h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;</p>
<p>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 ;</p>	<p>i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;</p>	<p>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;</p>
<p>j) « autorité de surveillance » désigne l’entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.</p>	<p>j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.</p>	<p>j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.</p>

<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;">Exigences en matière d'exploitation et de sécurité</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 3</p> <p style="text-align: center;">Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;">Operational and safety requirements</p>
<p>§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.</p>	<p>§ 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 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 le-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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<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</p>	<p>§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass alle den Betrieb und die Sicherheit betreffenden verbindlichen Vorschriften</p>	<p>§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway</p>

disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.	veröffentlicht sind und den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt werden.	undertakings and infrastructure managers.
<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;">Autorité de certification <u>de la sécurité</u></p>	<p style="text-align: center;">Artikel 4</p> <p style="text-align: center;"><u>Zertifizierungsbehörde</u><u>Sicherheitsbescheinigungsbehörde</u></p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;"><u>Safety</u> Certification Authority</p>
<p>§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification <u>de sécurité</u>, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine <u>Zertifizierungsbehörde</u><u>Sicherheitsbescheinigungsbehörde</u> eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>§ 1 Each Contracting State shall ensure that a <u>Safety</u> Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.</p> <p><u>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.</u></p>
<p>§ 2 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification <u>de la sécurité</u> 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 <u>Zertifizierungsbehörde</u><u>Sicherheitsbescheinigungsbehörde</u> 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 <u>Safety</u> 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 la ou les langues de notification.</p>	<p>§ 3 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.</p>	<p>§ 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.</p>

<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;">Certification de sécurité des entreprises ferroviaires</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 5</p> <p style="text-align: center;"><u>Sicherheitsbescheinigung für Sicherheitszertifizierung von Eisenbahnunternehmen</u></p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;">Safety certification of railway undertakings</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, délivré sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les prescriptions techniques uniformes, les autorités de certification <u>de la sécurité</u> acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités <u>compétentes de certification de la sécurité</u> d'autres États, pour autant que ces dispositions équivalentes soient concernées.</p> <p>Les autorités de certification <u>de la sécurité</u> coopèrent à cet effet.</p>	<p>§ 3 Bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, die bereits über eine in einen anderen Vertragsstaat gültige Sicherheitsbescheinigung verfügen, die aufgrund äquivalenter Bestimmungen gemäß den Anlagen zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften oder gemäß den einheitlichen technischen Vorschriften ausgestellt wurde, haben die <u>Zertifizierungsbehörde Sicherheitsbescheinigungsbehörden</u>, insoweit diese äquivalenten Bestimmungen betroffen sind, die Ergebnisse der von der <u>Zertifizierungsbehörde Sicherheitsbescheinigungsbehörde</u> des anderen Staates durchgeführten Konformitätsbewertungen zu akzeptieren.</p> <p>Zu diesem Zweck sind die <u>Zertifizierungsbehörde Sicherheitsbescheinigungs</u></p>	<p>§ 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, issued on the basis of equivalent provisions set out in Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions, <u>Safety</u> Certification Authorities shall accept the results of conformity assessments made by the <u>Safety</u> Certification Authority of other states as far as these equivalent provisions are concerned.</p> <p><u>Safety</u> Certification Authorities shall cooperate to this end.</p>

		<u>gsbehörden</u> zur Zusammenarbeit verpflichtet.			
§ 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 <u>compétente de certification de la sécurité</u> 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.	§ 4	In Ergänzung zu § 3 können die Vertragsstaaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen, die von der <u>Zertifizierungsbehörde</u> <u>Sicherheitsbescheinigungsbehörde</u> 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.	§ 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 <u>Safety</u> 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.
§ 5	Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification <u>de sécurité</u> inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.	§ 5	Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass ihre <u>Zertifizierungsbehörde</u> <u>Sicherheitsbescheinigungsbehörden</u> die Eisenbahnunternehmen, deren Sicherheitsbescheinigung betreffend den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Staatsgebiet gültig ist, in ein öffentlich zugängliches Register eintragen, einschließlich deren exakten geografischen Tätigkeitsgebiets und der Geltungsdauer jeder Bescheinigung, und dieses Register auf dem neuesten Stand halten.	§ 5	Contracting States shall ensure that their <u>Safety</u> Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.
§ 6	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les	§ 6	Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser	§ 6	The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the

	spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.	Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.	specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.
§ 7	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification <u>de la sécurité</u> aux fins de la reconnaissance mutuelle visée <u>à l'article 5, au § 4.</u>	§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der <u>Zertifizierungsbehörde</u> <u>Sicherheitsbescheinigungsbehörden</u> zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of <u>Safety</u> Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.
	Article 6 Surveillance	Artikel 6 Überwachung	Article 6 Supervision
§ 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. <u>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.</u>	§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist. <u>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.</u>	§ 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. <u>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.</u>
§ 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.	§ 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.	§ 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	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.	§ 3	Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.	§ 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	Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans la ou les langues de notification.	§ 4	Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.	§ 4	The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.
§ 5	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au à l'article 5, § 4.	§ 5	Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 5	The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.
Article 7		Artikel 7		Article 7	
Gestion de la sécurité et exploitation des trains		Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb		Safety management and the operation of trains	
§ 1	Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.	§ 1	Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.	§ 1	Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.
§ 2	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.	§ 2	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.	§ 2	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.
§ 3	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic	§ 3	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch	§ 3	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall

	international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.	Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.	cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.
§ 4	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.	§ 4 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.	§ 4 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.
	Article 8 Annexes et recommandations	Artikel 8 Anlagen und Empfehlungen	Article 8 Annexes and recommendations
§ 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 ATMF ; c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de	§ 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) ATMF; c) jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein der Anlage aus Gründen	§ 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; c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety

sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.	der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.	and economy in the exercise of their activity.
<p>§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :</p> <p>a) les éléments du système de gestion de la sécurité devant être mis en place par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure;</p> <p>b)a) <u>une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</u></p> <p>b) <u>une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, et, s'il y a lieu, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;</u></p> <p>c) <u>les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par</u></p>	<p>§3 Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser ER folgende Aspekte zu behandeln:</p> <p>a) die von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern umzusetzenden Elemente des Sicherheitsmanagementsystems;</p> <p>b)a) <u>eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den ZertifizierungsbehördeSicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Instandhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;</u></p> <p>b) <u>eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, und gegebenenfalls von den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;</u></p> <p>c) <u>die notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die</u></p>	<p>§ 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these UR shall include:</p> <p>a) Elements of the safety management system to be implemented by railway undertakings and infrastructure managers;</p> <p>b)a) <u>A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;</u></p> <p>b) <u>A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and, where relevant, infrastructure managers and entities in charge of maintenance;</u></p> <p>c) <u>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</u></p>

<p><u>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 ;</u></p> <p>d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.</p>	<p><u>Instandhaltung zuständigen Stellen bei technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderungen des Eisenbahnsystems;</u></p> <p>d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.</p>	<p><u>railway system;</u></p> <p>d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.</p>
<p>§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.</p>	<p>§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.</p>	<p>§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>
<p style="text-align: center;">Article 9 Déclarations</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 9 Erklärungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 9 Declarations</p>
<p>§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure</p>	<p>§1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser</p>	<p>§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its</p>

	ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.	Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.	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.



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

LAW-18016-CR26-9

23.02.2018

**Document de séance 3
Sitzungsdokument 3
Meeting room document 3**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Révision partielle des RU ATMF – Propositions
Teilrevision der ER ATMF - Vorschläge
Partial revision of the ATMF UR - Proposals**

Le tableau suivant liste toutes les propositions de modification des RU ATMF dans leur dernière version modifiée par la 12^e Assemblée générale. Les propositions comprennent :

1. les projets de textes de la Commission d'experts techniques tels que présentés dans le document LAW-17133-CR26/9,
2. les modifications rédactionnelles présentées dans le document LAW-17134-CR26/09-10,
3. les modifications proposées dans la lettre de la Commission européenne distribuée comme document de séance n° 1 (réf. LAW-18011-CR26), révisées sur le plan linguistique par le Secrétariat,
4. des modifications rédactionnelles et linguistiques proposées par le Secrétariat.

En vertu de l'article 33, § 4, les modifications aux articles 1^{er}, 3 et 9 doivent être décidées par l'Assemblée générale.

In folgender Tabelle sind alle Änderungsvorschläge für die ER ATMF in der von der 12. Generalversammlung zuletzt geänderten Fassung aufgelistet. Der Vorschlag setzt sich zusammen aus:

1. Textentwürfen des Fachausschusses für technische Fragen, wie sie im Dokument LAW-17133-CR26/9 wiedergegeben sind,
2. den im Dokument LAW-17134-CR26/09-10 enthaltenen redaktionellen Änderungen,
3. den von der Europäischen Kommission im Sitzungsdokument 1 mit der Referenz LAW-18011-CR26 vorgeschlagenen und vom Sekretariat sprachlich abgeänderten Änderungen,
4. redaktionellen und sprachlichen Änderungsvorschlägen des Sekretariates.

Gemäß Artikel 33 § 4 unterliegen Änderungen der Artikel 1, 3 und 9 dem Beschluss der Generalversammlung.

The following table lists all the proposals to modify the ATMF UR in its version as last amended by the 12th session of the General Assembly. The proposals consist of:

1. Draft texts from the Committee of Technical Experts as set out in document LAW-17133-CR26/9
2. Editorial modifications as set out in document LAW-17134-CR26/09-10
3. Modifications as proposed in the letter from the European Commission distributed as Meeting room document 1 with reference LAW-18011-CR26 and linguistically modified by the Secretariat
4. Editorial and linguistic modifications proposed by the Secretariat

In accordance with Article 33 § 4, modifications to Articles 1, 3 and 9 are subject to decision by the General Assembly.

FR	DE	EN
Article premier Champ d'application	Artikel 1 Anwendungsbereich	Article 1 Scope
Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.	Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge <u>Fahrzeuge</u> zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.	These Uniform Rules lay down, for railway vehicles <u>vehicles</u> , the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

<p style="text-align: center;">Article 2 Définitions</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 2 Begriffsbestimmungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 2 Definitions</p>
<p>Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU (<u>PTU</u>), les définitions suivantes s'appliquent :</p>	<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer (künftigen) Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:</p>
<p>a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le<u>impliquant du</u> matériel roulant en marche, incendies et autres ;</p>	<p>a) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte Unfälle von Personen, <u>in die in Bewegung befindliche Fahrzeuge involviert sind</u>, Brände und sonstige Unfälle;</p>	<p>a) “accident” means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons <u>involving</u>caused by rolling stock in motion, fires and others;</p>
<p>ab) « accréditation » désigne une attestation délivrée par un organisme d'accréditation national garantissant qu'un organisme d'évaluation de la conformité remplit les conditions fixées par les normes européennes harmonisées ou les normes internationales applicables et, s'il y a lieu, toute autre exigence, y compris celles énoncées dans les programmes sectoriels pertinents, pour mener une activité spécifique d'évaluation de la conformité ;</p>	<p>ab) „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen</p>	<p>ab) “accreditation” means an attestation by a national accreditation body that a conformity assessment body meets the requirements set by European harmonised standards or applicable international standards and, where applicable, any additional requirements, including those set out in relevant sectoral schemes, to carry out a specific conformity assessment activity.</p>

<p>ac) « organisme d'accréditation » désigne le seul organisme d'un État partie qui procède à des accréditations en vertu d'un pouvoir qui lui est conféré par l'État ;</p>	<p>ac) „Akkreditierungsstelle“ die einzige Stelle in einem Vertragsstaat, die vom Staat dazu befugt wurde, Akkreditierungen durchzuführen</p>	<p>ac) “accreditation body” means the sole body in a Contracting State that performs accreditation with authority derived from the State.</p>
<p>b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception ;</p>	<p>b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> als Grundlage der Betriebszulassung für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen, was durch das Bauartzertifikat belegt wird</p>	<p>b) “admission of a type of construction” means the right granted according to which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle<u>vehicle</u>, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction, as evidenced by a Design Type Certificate;</p>
<p>c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation ;</p>	<p>c) „Betriebszulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeug</u> den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt</p>	<p>c) “admission to operation” means the right granted according to which the competent authority authorises a railway vehicle<u>vehicle</u> to operate in international traffic, as evidenced by a Certificate of Operation;</p>
<p>ca) « certificat d'exploitation » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission à l'exploitation, avec les conditions d'admission ;</p>	<p>ca) „Betriebszertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung der Betriebszulassung, einschließlich der Zulassungsbedingungen</p>	<p>ca) “Certificate of Operation” means the attestation issued by the competent authority of an admission to operation, including the conditions of the admission</p>
<p>cb) « certificat de vérification » désigne l'attestation délivrée par l'organisme d'évaluation garantissant que la vérification a eu</p>	<p>cb) „Prüfzertifikat“ oder „Prüfbescheinigung“ die von dem Prüforgan ausgestellte Bescheinigung über das positive Ergebnis der Prüfung</p>	<p>cb) “Certificate of Verification” means the attestation issued by an assessing entity that verification has been carried out with a positive</p>

lieu avec succès ;		result
d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;	d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss	d) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, f) of the Convention
da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet ;	da) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Auf Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;	da) “contracting entity” means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
e) « État partie » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention ;	e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat	e) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention
f) « certificat de type de conception » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'un type de construction, avec les conditions d'admission ;	f) „Bauartzertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Zulassung einer Bauart, einschließlich der Zulassungsbedingungen	f) “Design Type Certificate” means the attestation issued by the competent authority of the admission of a type of construction, including the conditions of the admission
g) « élément de construction » ou « constituant d'interopérabilité » désigne tout composant	g) „Bauelement“ oder „Interoperabilitätskomponente“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von	g) “element of construction”, also called “interoperability constituent”, means an elementary

<p>élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé <u>dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels dans un véhicule ferroviaire ou dans une infrastructure ; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;</u></p>	<p>Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; <u>und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich des Konzepts eines „Bauelements“</u> deckt sowohl materieller als auch immaterieller <u>Produkte/Gegenstände, wie z. B. Software, ab;</u></p>	<p>component, group of components, complete assembly or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a <u>subsystem, upon which the interoperability of rail systems depends directly or indirectly railway vehicle, or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers, including</u> both tangible objects and intangible objects <u>such as software;</u></p>
<p>h) [réservé]</p>	<p>h) [bleibt offen]</p>	<p>h) [reserved]</p>
<p>i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les PTU applicables qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;</p>	<p>i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den entsprechenden ETV aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;</p>	<p>i) “essential requirements” means all the conditions set out in the relevant UTP, which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;</p>
<p>j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;</p>	<p>j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;</p>	<p>j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;</p>
<p>k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;</p>	<p>k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;</p>	<p>k) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;</p>

<p>l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviairesvéhicules sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties ;</p>	<p>l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von EisenbahnfahrzeugFahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;</p>	<p>l) “international traffic” means the circulation of railway vehiclevehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;</p>
<p>m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;</p>	<p>m) „Untersuchung“ ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen (Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Bedingungen, oder eine Kombination davon, die zum Unfall oder zur Störung führten) und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;</p>	<p>m) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;</p>
<p>n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;</p>	<p>n) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist;</p>	<p>n) “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;</p>
<p>o) « dossier de maintenance » désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'article 12 des</p>	<p>o) „Instandhaltungsunterlagen“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem EisenbahnfahrzeugFahrzeug durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Bestimmungen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von</p>	<p>o) “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a vehicle, which is set up according to the rules and provisions in the UTP including specific cases and notified national technical</p>

<p>Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p) ;</p>	<p>Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird. Die Instandhaltungsunterlagen beinhalten den Instandhaltungsnachweis gemäß Buchst. p);</p>	<p>requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules. The Maintenance File includes the Maintenance Record File as defined in p);</p>
<p>p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;</p>	<p>p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes EisenbahnfahrzeugFahrzeug betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;</p>	<p>p) “Maintenance Record File” means the documentation relating to an admitted vehicle, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;</p>
<p>q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;</p>	<p>q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;</p>	<p>q) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;</p>
<p>r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été traités dans une PTU et y sont explicitement mentionnés comme tels ;</p>	<p>r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht in einer ETV behandelt worden sind und in dieser ETV ausdrücklich als solche definiert werden;</p>	<p>r) “open points” means technical aspects relating to essential requirements which have not been covered in a UTP and are explicitly indicated as such in that UTP;</p>
<p>s) [réservé]</p>	<p>s) [bleibt offen]</p>	<p>s) [reserved]</p>
<p>t) « entreprise de transport ferroviaire » ou « entreprise ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée ou titulaire d'une</p>	<p>t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ oder „Eisenbahnunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das nach geltendem Recht für Dienstleistungen in der Beförderung von</p>	<p>t) “rail transport undertaking”, or “railway undertaking”, means a private or public undertaking which is authorised or licensed by applicable law to provide services</p>

<p>licence en vertu du droit applicable pour fournir des services pour le transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;</p>	<p>Personen und Gütern auf der Schiene berechtigt oder zugelassen ist, unter der Voraussetzung, dass es die Traktion sicherstellt; dies schließt auch Unternehmen mit ein, die nur die Traktion sicherstellen;</p>	<p>for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking must ensure traction; this includes undertakings which provide traction only;</p>
<p>u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules ;</p>	<p>u) „Eisenbahninfrastruktur“ (oder lediglich „Infrastruktur“) alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen <u>Fahrzeugen</u> erforderlich sind;</p>	<p>u) “railway infrastructure” (or just “infrastructure”) means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicle <u>vehicles</u> admitted according to these Uniform Rules;</p>
<p>v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> et les infrastructures ferroviaires ;</p>	<p>v) „Eisenbahnmaterial“ Eisenbahnfahrzeugen <u>Fahrzeuge</u> und Eisenbahninfrastruktur;</p>	<p>v) “railway material” means railway vehicle <u>vehicles</u>, and railway infrastructures;</p>
<p>w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur des <u>propres propres</u> roues sur <u>une ligne ferroviaire, des voies ferrées</u> avec ou sans traction ; <u>un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle</u> ;</p>	<p>w) „Eisenbahn <u>Fahrzeug</u>“ ein Eisenbahn <u>Fahrzeug</u>; <u>mit oder ohne Antrieb, das auf den eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann</u>; das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren; <u>ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen</u>;</p>	<p>w) “railway vehicle <u>vehicle</u>” means a railway <u>vehicle</u> suitable to for to <u>to</u> circulate one <u>on its own its own</u> wheels on railway lines with or without traction; <u>a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems</u></p>
<p>wa) « reconnaissance » désigne :</p>	<p>wa) „Anerkennung“</p>	<p>wa) “recognition” means:</p>

<p>1. la reconnaissance par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation que l'entité remplit les conditions applicables,</p> <p>ou</p> <p>2. l'acceptation par une autorité compétente des certificats, des documents de procédure ou des résultats des essais, délivrés par une entité d'un autre État partie ;</p>	<p>1. die Bestätigung einer zuständigen nationalen Stelle, die nicht die Akkreditierungsstelle ist, dass eine Stelle die geltenden Anforderungen erfüllt oder</p> <p>2. die Akzeptanz einer zuständigen Behörde von Zertifikaten, Verfahrensdokumentationen oder Prüfergebnissen, die von einer Stelle in einem anderen Vertragsstaat ausgestellt wurden;</p>	<p>2. the acknowledgment by a competent national body other than the accreditation body that an entity meets the applicable requirements, or</p> <p>3. the acceptance by a competent authority of certificates, procedural documentation or test results which are issued by an entity from another Contracting State;</p>
<p>x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties</p>	<p>x) „regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschließlichen Zuständigkeit;</p>	<p>x) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;</p>
<p>y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales</p>	<p>y) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;</p>	<p>y) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;</p>
<p>z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre</p>	<p>z) „schwerer Unfall“ jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die</p>	<p>z) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar</p>

<p>accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire</p>	<p>Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1,8 Millionen SZR veranschlagt werden können;</p>	<p>accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;</p>
<p>aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d’environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l’écartement ou l’entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers</p>	<p>aa) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;</p>	<p>aa) “specific case” means any part of the rail system of the Contracting States which is indicated as a special provision in the UTP, either temporarily or definitively, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles originating from or destined for third countries;</p>
<p>bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU</p>	<p>bb) „Teilsysteme“ das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;</p>	<p>bb) “subsystems” means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;</p>
<p>cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l’autorité</p>	<p>cc) „technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde durchgeführte</p>	<p>cc) “technical admission” means the procedure carried out by the</p>

<p>compétente pour admettre un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction</p>	<p>Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;</p>	<p>competent authority to authorise a railway vehicle<u>vehicle</u> to operate in international traffic or to authorise a type of construction;</p>
<p>dd) [réservé]</p>	<p>dd) [bleibt offen]</p>	<p>dd) [reserved]</p>
<p>ee) « dossier technique » désigne la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques, y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification du ou des objets concernés, comme le décrit la PTU applicable</p>	<p>ee) „technisches Dossier“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale, einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind, in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV;</p>	<p>ee) “Technical File” means the documentation relating to the vehicle containing all its technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned, as described in the relevant UTP;</p>
<p>ee1) « train » désigne une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> et préparée pour l'exploitation</p>	<p>ee1) „Zug“ eine mit einer Traktion versehene Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugen</u>, die für den Betrieb ausgelegt ist;</p>	<p>ee1) “Train” is a formation provided with traction, consisting of one or more railway vehicle<u>vehicles</u> and prepared for operation;</p>
<p>eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE ou 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire</p>	<p>eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG oder 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, mit denen alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;</p>	<p>eea) “TSI” means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC or 2008/57/EC, according to which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;</p>
<p>ff) « type de construction » désigne les</p>	<p>ff) „Bauart“ die grundlegenden</p>	<p>ff) “type of construction” means the</p>

<p>caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> telles que couvertes par un certificat d'examen de type ou un certificat d'examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d'évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D</p>	<p>Entwurfsmerkmale des Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u>, die durch ein Baumuster- oder Konstruktionsprüfzertifikat abgedeckt werden, die in den Bewertungsmodulen SB und SH1 der ETV GEN-D beschrieben werden;</p>	<p>basic design characteristics of the railway vehicle<u>vehicle</u> as covered by a type examination certificate or design examination certificate described respectively in assessment modules SB and SH1 of the UTP GEN-D;</p>
<p>gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties de ce sous-système, qui améliore ses performances générales, résultant en une modification du dossier technique relatif au sous-système, et améliorant les performances globales du sous-système ;</p>	<p>gg) „AufUmrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, <u>die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und womit mit denen</u> die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.;</p>	<p>gg) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part <u>of it which results in a change to the technical file relating to the subsystem, if that technical file exists, subsystem and</u> which improves the overall performance of the subsystem.;</p>
<p><u>hh) « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.</u></p>	<p><u>hh) „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem MitgliedVertragsstaat oder einer Gruppe von MitgliedVertragsstaaten, in dem bzw. denen ein Fahrzeug verwendet werden soll.</u></p>	<p><u>hh) “area of use of a vehicle” means the networks located within two or more Contracting States in which a vehicle is intended to be used.</u></p>
<p style="text-align: center;">Article 3 Admission au trafic international</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 3 Zulassung zum internationalen Verkehr</p>	<p style="text-align: center;">Article 3 Admission to international traffic</p>
<p>§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeug</u> gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.</p>	<p>§ 1 Each railway-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 ferroviaires<u>véhicules</u> répondent aux :</p> <p>a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,</p> <p>b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,</p> <p>c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.</p>	<p>§ 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge<u>Fahrzeuge</u> den</p> <p>a) Bauvorschriften der ETV</p> <p>b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,</p> <p>c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.</p>	<p>§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy</p> <p>a) the construction prescriptions contained in the UTP,</p> <p>b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,</p> <p>c) the special conditions of an admission under Article 7a.</p>
<p>§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.</p>	<p>§ 3 Für die technische Zulassung einzelner Bauteilelemente von Eisenbahnfahrzeugen gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.</p>	<p>§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission <u>of</u> elements of construction.</p>
<p style="text-align: center;">Article 3a Interaction avec d'autres accords internationaux</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen</p>	<p style="text-align: center;">Article 3a Interaction with other international agreements</p>
<p>§ 1 Les véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> mis en service <u>ou sur le marché</u> conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties conformément aux présentes Règles uniformes :</p> <p>a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes,</p> <p>b) à condition que les STI applicables en vertu desquelles le véhicule</p>	<p>§ 1 Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte <u>oder in Verkehr gebrachte</u> Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeuge</u> gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen</p> <p>a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV und</p> <p>b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeug</u> zugelassen worden ist, alle Aspekte der</p>	<p>§ 1 Railway vehicle<u>Vehicle</u>s which have been placed in service or <u>on the market</u> according to applicable European Union (EU) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules</p> <p>a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and</p> <p>b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle<u>vehicle</u> was authorised,</p>

<p><u>ferroviairevéhicule</u> a été autorisé, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,</p> <p>c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,</p> <p>d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation,</p> <p>e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service <u>ou de mise sur le marché</u>.</p> <p>Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.</p>	<p>entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und</p> <p>c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und</p> <p>d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt und</p> <p>e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung <u>bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen</u> beschränkt.</p> <p>Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) gilt für das Fahrzeug Artikel 6 § 4.</p>	<p>cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and</p> <p>c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and</p> <p>d) provided the vehicle is not subject to a derogation and</p> <p>e) provided the vehicle is not subject to specific cases which limit the conditions of admission or authorisation for placing in service <u>or on the market</u>.</p> <p>If the conditions of a) to e) are not fulfilled, the vehicle shall be subject to Article 6 § 4.</p>
<p>§ 2 <u>Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires.</u> Les véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme admis à la mise en service<u>sur le marché</u> dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne .:</p> <p>a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI</p>	<p>§ 2 <u>Für den alleinigen Zweck der Erbringung von Eisenbahndienstleistungen gelten EisenbahnfahrzeugFahrzeuge</u>, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für die Inbetriebnahme<u>das Inverkehrbringen</u> genehmigt</p> <p>a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und</p> <p>b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das <u>EisenbahnfahrzeugFahrzeug</u></p>	<p>§ 2 <u>For the exclusive purpose of providing railway services.</u> Railway vehicle<u>vehicles</u> which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as authorised for placing in service<u>on the market</u> in the Member States of the European Union and in the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union in the case of</p> <p>a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and</p> <p>b) provided the set of applicable UTP</p>

<p>correspondantes,</p> <p>b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> a été autorisé, couvre l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,</p> <p>c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,</p> <p>d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation,</p> <p>e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service <u>ou de mise sur le marché.</u></p> <p><u>Avant d'être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, les véhicules ferroviaires</u><u>véhicules admis à l'exploitation en application du présent paragraphe font l'objet de l'article 23 de la directive (UE) 2016/797.</u></p> <p>Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.</p>	<p>zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und</p> <p>c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und</p> <p>d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt und</p> <p><u>e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahme- bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringengenehmigung beschränkt.</u></p> <p><u>EisenbahnfahrzeugFahrzeuge, die in Übereinstimmung mit diesem Paragraphen zum Betrieb zugelassen wurden, unterliegen Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797, bevor sie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendet werden.</u></p> <p>Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) unterliegt das Fahrzeug der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, geltendem Recht.</p>	<p>against which the railway vehicle<u>vehicle</u> was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and</p> <p>c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and</p> <p>d) provided the vehicle is not subject to a derogation and</p> <p>e) provided the vehicle is not subject to specific cases which limit the conditions of admission or authorisation for placing in service <u>or on the market.</u></p> <p><u>Railways vehiclesVehicles which have been admitted to operation according to this paragraph are subject to Article 23 of Directive (EU) 2016/797 before being used in Member States of the European Union.</u></p> <p>If the conditions of a) to e) are not fulfilled, the vehicle shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Union and in the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union.</p>
---	--	---

<p>§ 3 L'autorisation de mise en service<u>sur le marché</u>, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> destinés à n'être utilisés <u>que</u> dans les États membres de l'Union européenne; sont régies par les législations communautaire et nationale <u>et de l'Union européenne</u> applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci. Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 3 Die Inbetriebnahme<u>Genehmigung</u> <u>Genehmigung für das Inverkehrbringen</u>, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendeten Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugen</u> werden durch die geltende Gesetzgebung der <u>Europäischen</u> Union und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden. Beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.</p>	<p>§ 3 The authorisation for placing in service<u>on the market</u>, the operation and the maintenance of railway vehicle<u>vehicles</u> intended to be used only in Member States of the European Union are regulated by the applicable European Union and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Union legislation as a result of international agreements with the European Union.</p> <p>For Railway Undertakings and Infrastructure Managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.</p>	<p>§ 4 §§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen / Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.</p>	<p>§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions / authorisations of vehicle types.</p>
<p>§ 5 Une entité chargée de l'entretien¹ (ECE) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de l'Union européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu</p>	<p>§ 5 Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)² für Güterwagen gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EU angenommenen Zertifizierungssystem und</p>	<p>§ 5 An entity in charge of maintenance³ (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Union and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EU Railway</p>

1 Les exigences relatives à l'entité chargée de l'entretien sont énoncées à l'article 15.

2 Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

3 The requirements relating to the entity in charge of maintenance are set out in Article 15.

<p>de l'article 14 <i>bis</i>, § 5, de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2. Ces règles adoptées sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.</p>	<p>den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht. Diese angenommenen Regelungen sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.</p>	<p>Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2. These adopted rules are set out in Annex A to these Uniform Rules.</p>
<p style="text-align: center;">Article 4 Procédure</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 4 Verfahren</p>	<p style="text-align: center;">Article 4 Procedure</p>
<p>§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue <u>:</u></p> <p>a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,</p> <p>b) soit, en deux étapes successives, en octroyant <u>:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'admission de type de construction à un type de construction donné, - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure de confirmation de l'appartenance à ce type. <p>Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en même temps.</p>	<p>§ 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt</p> <p>a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebszulassung für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,</p> <p>b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und - nachfolgend der Betriebszulassung für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt. <p>Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.</p>	<p>§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out</p> <p>a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,</p> <p>b) or in two successive stages, by the granting</p> <ul style="list-style-type: none"> - of admission of a type of construction to a given type of construction, - subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a procedure verifying that they are of this type. <p>If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.</p>
<p>§ 2 Tout véhicule ou élément de construction est évalué en vue de sa conformité aux</p>	<p>§ 2 Ein Fahrzeug oder Bauelement ist auf Übereinstimmung mit den ETV und der</p>	<p>§ 2 A vehicle or an element of construction shall be assessed for compliance with the</p>

<p>dispositions des PTU et aux spécifications techniques nationales applicables. Les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU sont énoncés dans les PTU concernées.</p> <p>La Commission d'experts techniques est compétente pour amender et révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU.</p> <p>Les évaluations de la conformité d'un véhicule aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en différentes parties ou contrôlées à certaines étapes par l'organisme d'évaluation, chacune attestée par une attestation de contrôle intermédiaire.</p>	<p>nationalen Gesetzgebung zu bewerten. Die Bewertungsverfahren und der Inhalt der ETV-Zertifikate sind in den entsprechenden ETV enthalten.</p> <p>Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Änderung oder Aufhebung der Bewertungsverfahren und des Inhalts der ETV-Zertifikate.</p> <p>Die Bewertung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene Teile unterteilt oder in verschiedenen Stadien überprüft werden, für die je eine Zwischenprüfbescheinigung ausgestellt wird.</p>	<p>provisions of the UTP and applicable national technical requirements. The assessment procedures and content of UTP certificates are set out in the relevant UTP.</p> <p>The Committee of Technical Experts shall be competent to amend or revoke the assessment procedures and the content of UTP certificates.</p> <p>The assessments of the conformity of a vehicle with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into certain parts or checked at certain stages by the assessing entity each evidenced by an intermediate statement of verification.</p>
<p>§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie en question.</p>	<p>§ 3 Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.</p>	<p>§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.</p>
<p style="text-align: center;">Article 5 Autorité compétente</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 5 Zuständige Behörde</p>	<p style="text-align: center;">Article 5 Competent authority</p>
<p>§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie, ci-après dénommée « autorité compétente ».</p>	<p>§ 1 Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind, nachstehend als zuständige Behörde bezeichnet.</p>	<p>§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State, hereinafter the competent authority.</p>
<p>§ 2 Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur</p>	<p>§ 2 Die zuständigen Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit</p>	<p>§ 2 The competent authorities may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to assessing</p>

<p>État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants.</p> <p>Le transfert de compétence à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) une entreprise de transport ferroviaire, b) un gestionnaire d'infrastructure, c) un détenteur, d) une entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'article 15, e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires, <p>y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.</p>	<p>für die Durchführung von Prüfungen, einschließlich der Ausgabe des entsprechenden Prüfzertifikates ganz oder teilweise auf Prüforgane zu übertragen.</p> <p>Die Übertragung der Zuständigkeit an</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen b) einen Infrastrukturbetreiber c) einen Halter d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gemäß Artikel 15 e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmaterial, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist, <p>einschließlich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.</p>	<p>entities the competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding certificates of verification.</p> <p>The transfer of competence to</p> <ul style="list-style-type: none"> a) a rail transport undertaking, b) an infrastructure manager, c) a keeper, d) an entity in charge of maintenance (ECM) in accordance with Article 15, e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material, <p>including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.</p>
<p>§ 3 Pour être reconnus ou accrédités comme organismes d'évaluation mentionnés au § 2, les organismes doivent remplir les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) L'organisme d'évaluation doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés. b) En particulier, l'organisme d'évaluation et le personnel 	<p>§ 3 Um als Prüforgan gemäß § 2 anerkannt oder akkreditiert zu werden, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Das Prüforgan muss in seiner Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein; b) insbesondere haben die Prüforgane und das für die Prüfungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional 	<p>§ 3 In order to be recognised or accredited as an assessing entity mentioned in § 2 the following conditions must be fulfilled:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) The assessing entity must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; b) In particular, the assessing entity and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge

<p>responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.</p> <p>c) L'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.</p>	<p>unabhängig zu sein;</p> <p>c) die Prüforgane haben die Anforderungen der entsprechenden ETV zu erfüllen.</p>	<p>of investigations in the event of accidents;</p> <p>c) The assessing entity shall meet the requirements as set out in the relevant UTP.</p>
<p>§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie à l'autorité compétente pour les tâches mentionnées au § 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.</p>	<p>§ 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständigen Behörden, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an ein Prüforgan übertragen wurden.</p>	<p>§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the competent authority regarding the tasks mentioned in § 2 which have not been transferred to an assessing entity.</p>
<p>§ 5 Un <u>Tout</u> État partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'article 2, lettre wa), ch. (1), en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.</p> <p><u>Les notifications peuvent être faites par</u></p>	<p>§ 5 Ein <u>Jeder</u> Vertragsstaat hat durch <u>Notifikation</u> Notifizierung oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Union oder im Recht der Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die zuständigen Behörden, Prüforgane und ggf. Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen gemäß Artikel 2 Buchst. wa) (1) unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der zuständigen Behörden, Prüforgane, Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen, ggf. ihrer Identifikationsnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.</p> <p><u>Die Notifikationen</u> enzierungen <u>können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von</u></p>	<p>§ 5 A <u>Each</u> Contracting State shall ensure, by notification, or where appropriate by the means provided for in the law of the European Union or in the law of the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union, that the Secretary General is informed of the competent authority, the assessing entities and, if applicable the accreditation body, or the competent national body referred to in Article 2 wa (1), indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of competent authorities, assessing entities and accreditation bodies or competent national bodies, their identification numbers, if applicable, and areas of responsibility, and shall keep the list updated.</p> <p><u>Notifications may be made by Rregional</u></p>

<p><u>les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF au nom des États parties qui en sont membres.</u></p>	<p><u>Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.</u></p>	<p><u>Organisations which have acceded to COTIF on behalf of Contracting States which are members of the Regional Organisation concerned.</u></p>
<p>§ 6 Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes d'évaluation mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme d'évaluation ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.</p>	<p>§ 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Prüforgane sicher zu stellen und einem Prüforgang, das die Kriterien gemäß § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.</p>	<p>§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the assessing entities indicated in § 2 and shall withdraw the competence from an assessing entity which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.</p>
<p>§ 7 Un État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question.</p>	<p>§ 7 Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass ein Prüforgang oder eine zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit das Prüforgang oder die zuständige Behörde den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von dem betreffenden Prüforgang oder der betreffenden Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Zertifikate auszusetzen oder zu widerrufen.</p>	<p>§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing entity or competent authority of another Contracting State, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the assessing entity or authority to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw technical certificates made on the basis of work done by the assessing entity or by the authority in question.</p>
<p>Article 6 Validité des certificats techniques</p>	<p>Artikel 6 Gültigkeit technischer Zertifikate</p>	<p>Article 6 Validity of technical certificates</p>

<p>§ 1 Les certificats techniques, au sens de l'article 11, délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation des véhicules couverts par ces certificats sur le territoire de ces autres États sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.</p>	<p>§ 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate gemäß Artikel 11 sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz der von diesen Zertifikaten abgedeckten und auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.</p>	<p>§ 1 Technical certificates, as specified in Article 11, issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use of the vehicles covered by these certificates on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.</p>
<p>§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule <u>dans son domaine d'utilisation, à savoir</u> uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission ; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.</p>	<p>§ 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs <u>innerhalb seines Verwendungsgebietes, d. h.</u> nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.</p>	<p>§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle <u>within its area of use, meaning</u> only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.</p>
<p>§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables est valable sur le territoire d'autres États parties à condition que :</p> <p>a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU ;-et</p> <p>b) le véhicule ne soit pas sujet à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, -et 	<p>§ 3 Unbeschadet von Artikel 3a gilt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,</p> <p>a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und</p> <p>b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand</p> <ul style="list-style-type: none"> - eines Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat oder - offener Punkte <u>in der ETV</u>, die sich 	<p>§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall be valid on the territories of other Contracting States provided that</p> <p>a) all essential requirements are covered in these UTP and</p> <p>b) the vehicle is not subject to</p> <ul style="list-style-type: none"> - a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned,

<ul style="list-style-type: none"> - des points ouverts <u>dans les PTU</u> relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ou - une dérogation. <p>Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.</p>	<p>auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen oder</p> <ul style="list-style-type: none"> - einer Abweichung. <p>Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.</p>	<p>or</p> <ul style="list-style-type: none"> - open points <u>in the UTP</u> that are related to technical compatibility with the infrastructure, or - a derogation. <p>The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.</p>
<p>§ 4 a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou - soit n'est pas conforme <u>aux à toutes les PTU relatives au matériel roulant concernant le véhicule</u> et à toutes autres dispositions pertinentes, ou <p>b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,</p> <p><u>le domaine d'utilisation pour la première admission est limité à l'État ou aux États la délivrant. La ou</u> les autorités compétentes des autres États peuvent</p>	<p>§ 4 a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, eines offenen Punktes, der sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bezieht oder einer Abweichung ist, oder - das <u>die alle ETV über Rollmaterial zu Fahrzeugen</u> und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt oder <p>b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,</p> <p>ist das <u>Verwendungsgebiet der ursprünglichen Zulassung auf den ausstellenden Staat/die ausstellenden Staaten zu beschränken. so können d</u>Die zuständige(n) Behörde(n) der anderen Staaten <u>kann/können</u> vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung <u>und der Ausweitung des</u></p>	<p>§ 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is</p> <ul style="list-style-type: none"> - subject to a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or - not in conformity with <u>all the UTPs concerning rolling stockthe vehicle</u> and all other relevant provisions, or <p>b) where not all essential requirements are covered in the UTPs,</p> <p>the area of use <u>concerning the initial admission shall be limited to the issuing State(s).</u> The competent authority <u>or authorities</u> of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a</p>

<p>demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire <u>et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule.</u></p> <p>Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes ou organismes d'évaluation conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.</p> <p>Le respect :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes, - de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, <u>et</u> - de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure, <p>ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.</p>	<p><u>Verwendungsgebietes des Fahrzeugs</u> zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.</p> <p>Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden oder Prüforganen gemäß den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.</p> <p>Die Einhaltung von</p> <ul style="list-style-type: none"> - gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen, - sich nicht auf einen Sonderfall, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, beziehenden Bestimmungen und - sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen <p>ist nicht erneut zu bewerten.</p>	<p>complementary admission to operation <u>and extending the vehicle's area of use.</u></p> <p>For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities or assessing entities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.</p> <p>The fulfilment of</p> <ul style="list-style-type: none"> - identical provisions and provisions declared equivalent, - provisions not related to a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned and - provisions not related to the technical compatibility with infrastructure, <p>shall not be assessed again.</p>
<p>§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à</p>	<p>§ 5 Die §§ 2 bis 4 gelten sinngemäß für eine</p>	<p>§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to</p>

une admission de type de construction.	Bauartzulassung.	an admission of a type of construction
Article 6a Reconnaissance de la documentation procédurale	Artikel 6a Anerkennung von Verfahrensunterlagen	Article 6a Recognition of procedural documentation
§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les États parties.	§ 1 Gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente sind von den Behörden und zuständigen Einrichtungen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern in allen Vertragsstaaten ohne weiteres anzuerkennen.	§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.
§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés ne sont pas répétés.	§ 2 Ist eine Anforderung oder Bestimmung gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt worden, sind bereits durchgeführte und aufgezeichnete Bewertungen und Prüfungen nicht zu wiederholen.	§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.
Article 6b Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels	Artikel 6b Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen	Article 6a Recognition of procedural documentation
La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.	Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Aufnahme von Regeln in eine Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie von Anforderungen in eine oder mehrere ETV beschließen, welche die gegenseitige Anerkennung von technischen Überprüfungen, Instandhaltungsunterlagen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z. B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.	The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTPs concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

<p style="text-align: center;">Article 7 Prescriptions applicables aux véhicules</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 7 Vorschriften für Fahrzeuge</p>	<p style="text-align: center;">Article 7 Prescriptions applicable to vehicles</p>
<p>§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> doit répondre :</p> <p>a) aux PTU applicables,</p> <p>b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,</p> <p>c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.</p>	<p>§ 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeuge</u></p> <p>a) den anwendbaren ETV und</p> <p>b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und</p> <p>c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen entsprechen.</p>	<p>§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, a railway vehicle<u>vehicle</u> must comply with</p> <p>a) the applicable UTPs and</p> <p>b) where applicable, the provisions contained in RID and</p> <p>c) all other specifications in order to fulfil the applicable essential requirements.</p>
<p>§ 1a Chaque<u>Tout</u> véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de <u>la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement</u>, conformément aux présentes Règles uniformes <u>et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'article 8, § 2a, et à l'article 8, § 4, lettre f), des Règles uniformes APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'article 7a</u>. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.</p> <hr/> <p><u>La Commission d'experts techniques examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de</u></p>	<p>§ 1a In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt ihres des Antrags auf <u>Zulassung, Um</u><u>Aufrüstung</u> oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; <u>hierbei sind die Migrationsstrategie für die Anwendung der ETV gemäß Artikel 8 § 2a und Artikel 8 § 4 Buchstabe f der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU sowie die in Artikel 7a genannten Möglichkeiten für Abweichungen zu berücksichtigen</u>; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.</p> <hr/> <p><u>Der Fachausschuss für technische Fragen prüft die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Anhangs zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, etwa mit Bestimmungen, die den Antragstellern bereits vor der Einreichung ihres Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen größere Rechtssicherheit bezüglich der anzuwendenden</u></p>	<p>§ 1a Vehicles shall comply with the UTPs applicable at the time of <u>the request for admission, upgrading or renewal</u>, in accordance with these Uniform Rules <u>and taking into account the migration strategy for application of the UTPs as set out in Article 8 §§ 2a and 4 f) of the APTU Uniform Rules, and the possibilities for derogations set out in Article 7a</u>; this compliance shall be permanently maintained while each vehicle is in use.</p> <hr/> <p><u>The Committee of Technical Experts shall consider whether it is necessary to develop an Annex to these Uniform Rules including provisions allowing applicants to obtain increased legal certainty on the prescriptions to be applied before they submit their request for admission, upgrading or renewal of vehicles.</u></p>

<u>renouvellement ou de réaménagement des véhicules.</u>	<u>Vorschriften geben.</u>	
<p>§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'État dans lequel une demande d'admission technique est faite.</p>	<p>§ 2 Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV, so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.</p>	<p>§ 2 In the absence of UTPs applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.</p>
<p>§ 3 Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les dispositions contenues dans les PTU, b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID, et c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU. 	<p>§ 3 Sind nicht alle fahrzeugbezogenen ETV in Kraft, oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen, b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und c) gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen <p>zugrunde zu legen.</p>	<p>§ 3 If not all vehicle related UTPs are in force, or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on</p> <ul style="list-style-type: none"> a) the provisions contained in the UTPs, b) where applicable, the provisions contained in RID and c) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.
Article 7a Dérogations	Artikel 7a Abweichungen	Article 7a Derogations
<p>La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux PTU structurelles et fonctionnelles.</p>	<p>Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für den Erlass von Richtlinien oder verbindlichen Bestimmungen für Abweichungen von strukturellen und funktionalen ETV.</p>	<p>The Committee of Technical Experts is competent to adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from structural and functional UTPs.</p> <p>The guidelines and provisions are set out in Annex</p>

	Die Richtlinien und Bestimmungen sind in Anlage B dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.	B to these Uniform Rules.
Article 8 Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire	Artikel 8 Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur	Article 8 Prescriptions applicable to railway infrastructure
§ 1 L'infrastructure ferroviaire doit répondre a) aux dispositions contenues dans les PTU, b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID, c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.	§ 1 Die Eisenbahninfrastruktur muss a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen entsprechen.	§ 1 Railway infrastructure must comply with a) the provisions contained in the UTP and b) where applicable, the provisions contained in RID c) all other specifications in order to fulfil the applicable essential requirements.
§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure.	§ 2 Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.	§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.
§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.	§ 3 Artikel 7 und 7a gelten sinngemäß für Infrastruktur.	§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.
Article 9 Prescriptions d'exploitation	Artikel 9 Betriebsvorschriften	Article 9 Operation prescriptions
§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire <u>véhicule</u> admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic	§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug <u>Fahrzeug</u> einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen,	§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles <u>vehicles</u> 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

international figurant dans les PTU.	zu beachten.	in the UTP.
<p>§ 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les États parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.</p>	<p>§ 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherheits- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.</p>	<p>§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.</p>
<p style="text-align: center;">Article 10 Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 10 Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions</p>
<p>§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> ou au véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> proprement dit.</p>	<p>§ 1 Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> oder das Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeug</u> selbst.</p>	<p>§1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle<u>vehicle</u> or to the railway vehicle<u>vehicle</u> itself.</p>
<p>§ 2 [réservé]</p>	<p>§ 2 [bleibt offen]</p>	<p>§ 2 [reserved]</p>
<p>§ 3 La demande de certificat technique peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie.</p>	<p>§ 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat kann bei der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaates gestellt werden.</p>	<p>§ 3 The application for a technical certificate may be made to the competent authority of any Contracting State.</p>
<p>§ 3a La demande d'évaluation et de délivrance des certificats et déclarations PTU correspondants peut être déposée auprès de tout organisme d'évaluation auquel une autorité compétente a transféré tout ou partie de ses compétences pour la réalisation des évaluations en vertu de</p>	<p>§ 3a Der Antrag auf eine Prüfung und auf die Ausstellung der entsprechenden ETV-Zertifikate und -Erklärungen kann bei jedem Prüforgan gestellt werden, der eine zuständige Behörde die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen gemäß Artikel 5 § 2 ganz oder teilweise übertragen hat.</p>	<p>§ 3a The application for an assessment and for the issuing of corresponding UTP certificates and declarations may be made to any assessing entity to which a competent authority has wholly or partly transferred competence to carry out assessments in accordance with Article 5</p>

l'article 5, § 2.		§ 2.
<p>§ 4 Si l'article 6, § 4, s'applique au véhicule, le demandeur indique <u>le domaine d'utilisation définissant</u> les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités compétentes et les organismes d'évaluation doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.</p> <p><u>Si l'article 6, § 3, s'applique au véhicule, le domaine d'utilisation couvre tous les États parties.</u></p> <p><u>Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation, il met à jour le dossier du véhicule au sujet du domaine d'utilisation supplémentaire et suit la procédure décrite à l'article 6, § 4.</u></p>	<p>§ 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller <u>das Verwendungsgebiet anzugeben, das die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) bestimmtanzugeben</u>, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Prüforgane zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.</p> <p><u>Findet Artikel 6 § 3 auf das Fahrzeug Anwendung, so umfasst das Verwendungsgebiet alle Vertragsstaaten.</u></p> <p><u>Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, erweitern, so ergänzt er die Fahrzeugunterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet und stellt einen Antrag auf das in Artikel 6 § 4 beschriebene Verfahren.</u></p>	<p>§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the <u>area of use, defining the</u> Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing entities involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.</p> <p><u>If Article 6 § 3 applies to the vehicle, the area of use shall cover all Contracting States.</u></p> <p><u>Where the applicant wishes to extend the area of use of a vehicle which has already been admitted to operation, it shall update the vehicle's documentation concerning this additional area of use and apply for the process defined in Article 6 § 4.</u></p>
<p>§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission à l'exploitation est octroyée. L'octroi d'admissions à l'exploitation par l'autorité compétente dans un but lucratif est prohibé.</p>	<p>§ 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Betriebszulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Erteilung von Betriebszulassungen durch die zuständige Behörde zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.</p>	<p>§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the admission to operation is granted. Granting admissions to operation by the competent authority for profit shall not be permitted.</p>
<p>§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.</p>	<p>§ 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.</p>	<p>§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.</p>

<p>§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un dossier technique contenant les informations requises dans les PTU applicables. L'organisme d'évaluation établit le dossier technique.</p>	<p>§ 6 Der Antragsteller hat ein technisches Dossier, welches die in den entsprechenden ETV vorgeschriebenen Angaben enthält, zusammenzustellen und seinem Antrag beizufügen. Das Prüforgan erstellt das technische Dossier.</p>	<p>§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File containing the information required in the relevant UTPs. The assessing entity shall compile the technical file.</p>
<p>§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'organisme d'évaluation dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.</p>	<p>§ 7 Jede durchgeführte Prüfung ist vom Prüforgan in einem Prüfbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Prüfungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand geprüft wurde und ob der Gegenstand diese Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat.</p>	<p>§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessing entity in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.</p>
<p>§ 8 Le demandeur d'un certificat d'exploitation utilisant la procédure d'admission technique énoncée à l'article 4, § 1, lettre b) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.</p> <p>Pour les nouveaux véhicules, un certificat de vérification PTU délivré par un organisme d'évaluation conformément à la PTU applicable constitue un moyen de preuve adéquat.</p>	<p>§ 8 Wer ein Betriebszertifikat im Verfahren der technischen Zulassung gemäß Artikel 4 § 1 Buchst. b) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.</p> <p>Für neue Fahrzeuge besteht eine angemessene Darstellungsmethode für von einem Prüforgan in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV ausgestellte ETV-Prüfzertifikate.</p>	<p>§ 8 The applicant for a Certificate of Operation by the procedure of technical admission as set out in Article 4 § 1, b), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.</p> <p>For new vehicles, an appropriate manner of demonstration consists of a UTP certificate of verification issued by an assessing entity in accordance with the relevant UTP.</p>
<p>§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée ; son champ d'application peut être général ou</p>	<p>§ 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt</p>	<p>§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.</p>

restreint.	werden.	
<p>§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et <u>si les PTU ou spécifications techniques nationales valides selon l'article 12 des APTU ne définissent pas de</u>absence de dispositions provisoires pertinentes, l'État partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres États dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé pour l'admission de nouveaux véhicules selon ce type. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées à des véhicules sur la base de types précédemment admis.</p>	<p>§ 10 Wurden in den Vorschriften gemäß Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind <u>in den ETV und den in Übereinstimmung mit Artikel 12 APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen</u> keine entsprechenden Übergangsbestimmungen <u>festgelegt-anwendbar</u>, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäß Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder für die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebszulassungen für Fahrzeuge.</p>	<p>§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions <u>are defined in the UTP or National Technical Requirements valid in accordance with Article 12 APTU-can be applied</u>, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed for the admission of new vehicles according to that type. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted to vehicles on the basis of previously admitted types.</p>
<p>§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, <u>de véhicules existants, une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire si :</u></p> <p>a) <u>en raison des modifications apportées, les valeurs limites des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales valides conformément à l'article 12 des APTU, pour</u></p>	<p>§ 11 Bei einer Erneuerung oder <u>AufUm</u>rüstung <u>bestehender Fahrzeuge ist eine neue Betriebszulassung erforderlich, wenn</u></p> <p>a) <u>die Änderungen zur Über- oder Unterschreitung der Grenzwerte der in den ETV oder gegebenenfalls in den gemäß Artikel 12 APTU anwendbaren nationalen technischen Anforderungen genannten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Verwendungsgebiet</u></p>	<p>§ 11 In the event of renewal or upgrading <u>of existing vehicles, a new admission to operation shall be required if:</u></p> <p>a) <u>the changes result in exceeding or falling below the limit values of the parameters, set out in the UTPs and, where applicable, National Technical Requirements valid in accordance with Article 12 APTU, for checking the technical compatibility between the vehicle</u></p>

<p><u>vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ne sont pas respectées ;</u></p> <p>b) <u>les modifications diminuent le niveau global de sécurité du sous-système concerné ;</u></p> <p>c) <u>elle est requise par les PTU concernées.</u></p> <p><u>Si une nouvelle admission est nécessaire, le demandeur l'entité adjudicatrice ou le constructeur</u> envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. <u>L'État partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.</u></p> <p><u>Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU concernées afférentes</u> doivent être appliquées au projet.</p> <p><u>L'État partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.</u></p>	<p><u>führen,</u></p> <p>b) <u>durch die Änderungen das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte oder</u></p> <p>c) <u>es in den einschlägigen ETV vorgeschrieben ist.</u></p> <p><u>Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Auftraggeber oder der HerstellerAntragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes VerzeichnisDossier zu übersenden. Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu entscheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebszulassung im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.</u></p> <p><u>Eine neue Betriebszulassung ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat dDer</u> Vertragsstaat <u>hat</u> zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.</p> <p><u>Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Verzeichnisses-Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.</u></p> <p><u>Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so ist das Fahrzeug einer Neuzulassung gemäß den</u></p>	<p><u>and the area of use, or</u></p> <p>b) <u>the changes result in a decrease of the overall safety level of the subsystem concerned, or</u></p> <p>c) <u>it is required by the relevant UTP.</u></p> <p><u>If a new admission is required, the applicant contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.</u></p> <p><u>Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, tThe</u> Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.</p> <p><u>The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.</u></p> <p><u>When a new admission is required and if the UTP are not fully applied the vehicle shall be subject to a new admission to which the conditions of Article 6 §4 apply and the Contracting States shall notify to</u></p>
--	---	---

<p>Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, le véhicule est soumis à une nouvelle admission aux conditions de l'article 6, § 4, et l'État partie notifie au Secrétaire général :</p> <p>a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,</p> <p>b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU, et</p> <p>c) les organismes responsables de l'évaluation des caractéristiques techniques visées à la lettre b).</p> <p>Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.</p>	<p>Bedingungen in Artikel 6 § 4 zu unterziehen und haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär</p> <p>a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird,</p> <p>b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale und</p> <p>c) die für die Bewertung der unter Buchst. b) genannten technischen Merkmale verantwortlichen Einrichtungen</p> <p>mitzuteilen.</p> <p>Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.</p>	<p>the Secretary General</p> <p>a) the reason why a UTP is not fully applied,</p> <p>b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and</p> <p>c) the bodies responsible for the assessment of the technical characteristics referred to under b).</p> <p>The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation</p>
<p>§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.</p>	<p>§ 12 § 11 gilt sinngemäß für ein Bauartzertifikat und für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.</p>	<p>§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.</p>
<p>Article 10a Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques</p>	<p>Artikel 10a Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten</p>	<p>Article 10a Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates</p>
<p>§1 Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.</p>	<p>§ 1 Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebszulassung erteilt hat, fehlende Übereinstimmung fest, so hat sie die (erste) Zulassungsbehörde darüber mit allen Details zu informieren; bezieht sich die fehlende Übereinstimmung auf ein Bauartzertifikat, so ist dessen Ausstellungsbehörde ebenfalls zu informieren.</p>	<p>§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.</p>

<p>§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré :</p> <p>a) lorsque le véhicule ferroviairevéhicule n'est plus conforme aux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU;et - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, et - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID;et <p>b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;et</p> <p>c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.</p>	<p>§ 2 Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,</p> <p>a) wenn das EisenbahnfahrzeugFahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> - den in den ETV und in den gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen oder - den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäß Artikel 7a oder - den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften <p>nicht mehr entspricht oder</p> <p>b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet oder</p> <p>c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.</p>	<p>§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn</p> <p>a) when the railway vehiclevehicle no longer satisfies</p> <ul style="list-style-type: none"> - the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or - the special conditions of its admission under Article 7a or - the construction and equipment prescriptions contained in RID or <p>b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or</p> <p>c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.</p>
<p>§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.</p>	<p>§ 3 Ein Bauartzertifikat oder ein Betriebszertifikat können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat</p>	<p>§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of Operation may withdraw it.</p>
<p>§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu :</p>	<p>§ 4 Das Betriebszertifikat ruht,</p>	<p>§ 4 The Certificate of Operation shall be</p>

<p>a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;</p> <p>b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u>, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;</p> <p>c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;</p> <p>d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour <u>le ou l'État partie</u>/les États parties concerné(s).</p>	<p>a) wenn die in den Instandhaltungsunterlagen des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäß Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeug</u> nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;</p> <p>b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;</p> <p>c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;</p> <p>d) wenn gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).</p>	<p>suspended</p> <p>a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle<u>vehicle</u> prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);</p> <p>b) if in case of severe damage to a railway vehicle<u>vehicle</u>, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;</p> <p>c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;</p> <p>d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.</p>
<p>§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> est retiré du service. Le retrait du service est</p>	<p>§ 5 Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u>. Die</p>	<p>§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle<u>vehicle</u> is withdrawn from service. This withdrawal</p>

notifié conformément à l'article 13, § 4.	Ausmusterung ist gemäß Artikel 13 § 4 mitzuteilen.	from service shall be notified in accordance with Article 13 § 4.
§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.	§ 6 Die §§ 1 bis 4 gelten sinngemäß für ein Bauartzertifikat.	§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.
Article 10b Règles relatives aux évaluations et procédures	Artikel 10b Regeln für Bewertungen und Verfahren	Article 10b Rules for assessments and procedures
§ 1 La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.	§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung. Die Bestimmungen für die Bewertungen sind in der entsprechenden ETV enthalten.	§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission. Provisions for the assessments are set out in the relevant UTP.
§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les États parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.	§ 2 Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Diese Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.	§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.
Article 11 Certificats techniques	Artikel 11 Technische Zertifikate	Article 11 Technical Certificates

<p>§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : « Certificat de type de conception » et « Certificat d'exploitation ».</p>	<p>§ 1 Bauartzulassung und Betriebszulassung sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: „Bauartzertifikat“ und „Betriebszertifikat“.</p>	<p>§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: “Design Type Certificate” and “Certificate of Operation”.</p>
<p>§ 2 Le certificat de type de conception :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> ; b) contient le dossier technique en pièce jointe ; c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u> et pour les véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> répondant à ce type de construction ; d) contient le ou <u>les</u> rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ; e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ; f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ; g) contient, le cas échéant, sa période de validité ; 	<p>§ 2 Das Bauartzertifikat muss:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> angeben; b) das technische Dossier als Beilage enthalten; c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u> und dieser Bauart entsprechende Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeuge</u> unterliegen; d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten; e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben; f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten; g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben; h) für Fahrzeuge, die Artikel 6 § 4 unterliegen, Kopien der bestehenden zusätzlichen nationalen Zulassungen 	<p>§ 2 The Design Type Certificate shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle<u>vehicle</u>; b) have the Technical File attached; c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle<u>vehicle</u> and for railway vehicle<u>vehicles</u> which correspond to this type of construction; d) have the Assessment Report(s) attached; e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued; f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority; g) if appropriate, specify its period of validity; h) have attached for vehicles subject to Article 6 § 4, copies of the additional national admissions, if

h) comporte en pièces jointes, pour les véhicules soumis à l'article 6, § 4, des copies des admissions nationales supplémentaires s'il y en a.	enthalten.	any.
<p>§ 3 Le certificat d'exploitation comprend</p> <p>a) <u>toutes les informations indiquées au § 2, et ;</u></p> <p>b) <u>le domaine d'utilisation du véhicule ;</u></p> <p>c) <u>les valeurs des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales aux termes de l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;</u></p> <p>d) <u>la conformité du véhicule avec les PTU et les ensembles de spécifications nationales aux termes de l'article 12 des APTU correspondants, au regard des paramètres visés à la lettre c) ;</u></p> <p>a)e) <u>les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions ;</u></p> <p>b)f) <u>le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat ;</u></p> <p>e)g) <u>des informations sur le détenteur du ou des véhicules ferroviairesvéhicules couverts par</u></p>	<p>§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten</p> <p>a) <u>sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und</u></p> <p>b) <u>das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs;</u></p> <p>c) <u>die Werte der in den ETV und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften gemäß Artikel 12 APTU genannten Parameter, für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;</u></p> <p>d) <u>die Einhaltung der einschlägigen ETV und nationalen Vorschriftswerke gemäß Artikel 12 APTU in Bezug auf die in Buchstabe c) genannten Parameter;</u></p> <p>b)e) <u>die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen;</u></p> <p>e)f) <u>den/die Identifizierungscode(s) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;</u></p> <p>e)g) <u>Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten EisenbahnfahrzeugFahrzeugs/EisenbahnfahrzeugFahrzeuge am Tag der Ausstellung;</u></p> <p>e)h) <u>gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.</u></p>	<p>§ 3 The Certificate of Operation shall include</p> <p>a) <u>all the information indicated in § 2, and</u></p> <p>b) <u>the area of use of the vehicle;</u></p> <p>c) <u>the values of the parameters set out in the UTPs and, where applicable, in the national requirements in accordance with Article 12 APTU, for checking the technical compatibility between the vehicle and the area of use;</u></p> <p>d) <u>the vehicle's compliance with the relevant UTPs and sets of national requirements in accordance with Article 12 APTU, relating to the parameters referred to in letter c);</u></p> <p>e) <u>the conditions for use of the vehicle and other restrictions;</u></p> <p>f) <u>the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;</u></p> <p>g) <u>information on the keeper of the railway vehiclevehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;</u></p>

	le certificat à la date de sa délivrance ; e h) le cas échéant, sa période de validité.		h) if appropriate, its period of validity.		
§ 4	Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le dossier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.	§ 4	Das Betriebszertifikat kann eine Gruppe von Einzelfahrzeugen der gleichen Art abdecken, wobei in diesem Falle die gemäß § 3 erforderlichen Informationen für jedes Fahrzeug der Gruppe zuordenbar anzugeben sind und das technische Dossier eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.	§ 4	The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.
§ 5	Le dossier technique contient les informations requises conformément aux dispositions des PTU.	§ 5	Das technische Dossier hat die Angaben gemäß ETV zu enthalten.	§ 5	The Technical File shall contain the information according to the provisions in the UTP.
§ 6	Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1 ^{er} , § 6 de la Convention.	§ 6	Die Zertifikate sind in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu drucken.	§ 6	The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.
§ 7	Les certificats visés aux §§ 2 et 3 sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente.	§ 7	Die Zertifikate gemäß §§ 2 und 3 sind dem Antragsteller von der zuständigen Behörde zuzustellen.	§ 7	The certificates referred to in §§ 2 and 3 shall be issued to the applicant by the Competent Authority.
§ 8	Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le dossier technique), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de maintenance, et met à disposition toutes les instructions concernant l'exploitation et la	§ 8	Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschließlich des technischen Dokuments) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit den Instandhaltungsunterlagen zu übergeben und alle Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb, die sich noch in seinem Besitz befinden,	§ 8	The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance File and make available all instructions for maintenance and operations that are still

	maintenance qui sont toujours en sa possession.	zur Verfügung zu stellen.	in his possession.
§ 9	Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au dossier technique et au dossier de maintenance.	§ 9 § 8 gilt sinngemäß für Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, die gemäß Artikel 19 zugelassen sind, wobei es sich bei der betreffenden Dokumentation um die der Zulassung und alle sonstigen Dokumente handelt, die ganz oder teilweise ähnliche Informationen enthalten wie sie für das technische Dossier und die Instandhaltungsunterlagen verlangt werden.	§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File and Maintenance File, whether in full or in part.
	Article 12 Modèles uniformes	Artikel 12 Einheitliche Ausführungen	Article 12 Uniform formats
§ 1	L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.	§ 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.	§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.
§ 2	Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques et publiés sur le site Web de l'Organisation.	§ 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen und auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.	§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts and shall be published on the Organisation's website.
§ 3	La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.	§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate, die gemäß einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäß Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.	§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

Article 13 Registres	Artikel 13 Register	Article 13 Registers
<p>§ 1 Un Les registres national des véhicules (RNV) est sont établis conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques sous forme d'une ou plusieurs de banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires véhicules pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires véhicules admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires véhicules admis à la circulation en trafic national uniquement. <u>Le ou les registres :</u></p> <p>a) <u>respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;</u></p> <p>b) <u>sont tenus à jour ;</u></p> <p>c) <u>sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.</u></p>	<p>§ 1 Ein nationales Fahrzeugregister (NVR) ist sind entsprechend den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen in Form einer oder mehrerer nationaler oder regionaler elektronischer Datenbank(en), die Informationen über die Eisenbahnfahrzeug Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält/enthalten, zu erstellen. Das Register hat auch gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeug Fahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeug Fahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind. <u>Das oder die Register muss/müssen</u></p> <p>a) <u>mit den vom CTE Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;</u></p> <p>b) <u>auf dem neuesten Stand gehalten werden;</u></p> <p>a)c) <u>für die zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sowie für die Personen und Organisationen, die Fahrzeuge eintragen oder im Register genannt sind, zugänglich sein.</u></p>	<p>§ 1 A national vehicle registers (NVR) shall be set up according to the specifications adopted by CTE in the form of <u>one or more</u> an electronic <u>national or regional</u> data banks containing information concerning the railway vehicle vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued. The register shall also include railway vehicle vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicle vehicles admitted for national traffic only. <u>The register or registers shall:</u></p> <p>a) <u>comply with the specifications adopted by CTE the Committee of Technical Experts;</u></p> <p>b) <u>be kept updated;</u></p> <p>a)c) <u>be accessible by the competent authorities of all Contracting States, by railway undertakings and infrastructure managers, as well as those persons or organisations registering vehicles or identified in the register.</u></p>
<p>§ 1a L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats</p>	<p>§ 1a Die Organisation hat ein Register mit den Zertifikaten der für die Instandhaltung</p>	<p>§ 1a The Organisation shall establish and keep up-to-date, or make accessible a register</p>

	des entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE.	zuständigen Stellen (ECM) und ECM-Zertifizierungsstellen zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.	with certificates of entities in charge of maintenance (ECM) and ECM Certification bodies.
§ 1b	L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes de marquage du détenteur de véhicule.	§ 1b Die Organisation hat ein Register mit Fahrzeughalterkennzeichnungs-codes zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.	§ 1b The Organisation shall establish and keep up-to-date, or make accessible a register with Vehicle Keeper Marking codes.
§ 2	[réservé]	§ 2 [bleibt offen]	§ 2 [reserved]
§ 3	La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans une banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que les types de conception, des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue), les informations nécessaires pour déterminer s'il y a compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les lieux, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, etc.	§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in eine Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Bauarten, Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), für die Feststellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nötige Informationen, Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller usw.	§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in a data bank, such as design types, information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information needed to establish if there is technical compatibility between vehicle and network, information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, etc.
§ 4	La Commission d'experts techniques est compétente pour décider des modifications, de la fusion ou du retrait des registres et bases de données visées dans le présent article. La Commission d'experts techniques définit l'architecture	§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der in diesem Artikel beschriebenen Register und Datenbanken. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische	§ 4 The Committee of Technical Experts is competent to decide on modifications to or the merging or withdrawal of the registers and databases referred to in this Article. The Committee of Technical Experts shall establish the functional and

<p>technico-fonctionnelle des registres spécifiés dans le présent article et peut également préciser les données à inclure, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECE, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis sont communiqués sans délai par le titulaire de l'enregistrement à l'entité tenant le registre.</p>	<p>Architektur der in diesem Artikel beschriebenen Register festzulegen und kann dabei auch festlegen, welche Daten erforderlich sind, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschließlich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, der das Register führenden Stelle vom Registrierungsinhaber unverzüglich mitzuteilen.</p>	<p>technical architecture of the registers specified in this Article and may also specify the data to be contained, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified by the registration holder to the entity keeping the register without delay.</p>
<p>§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considérera les registres établis par les États parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les États parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 5 Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermäßige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.</p>	<p>§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.</p>

<p>§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données conformément au § 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire<u>véhicule</u>.</p>	<p>§ 6 Die in der Datenbank gemäß § 1 registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugs</u>.</p>	<p>§ 6 The data registered in the data bank according to § 1 shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle<u>vehicle</u>.</p>
<p>§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs.</p>	<p>§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden.</p>	<p>§ 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users.</p>
<p>Article 14 Inscriptions et signes</p>	<p>Artikel 14 Anschriften und Zeichen</p>	<p>Article 14 Inscriptions and signs</p>
<p>§ 1 Les véhicules ferroviaires<u>véhicules</u> admis à la circulation doivent porter les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un numéro unique du véhicule.</p> <p>L'autorité compétente octroyant la (première) admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le RNV de cet État.</p>	<p>§ 1 Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeuge</u> müssen mit den in der ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen versehen sein, darunter auch mit einer eindeutigen Fahrzeugnummer.</p> <p>Die zuständige Behörde, welche die (erste) Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und in das Nationale Fahrzeugregister (NVR) dieses Staates einzutragen.</p>	<p>§ 1 Railway vehicle<u>Vehicles</u> admitted to operation must bear inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique vehicle number.</p> <p>The competent authority which grants the (first) admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the NVR of that State.</p>
<p>§ 2 La Commission d'experts techniques peut fixer un signe établissant que le véhicule qui le porte a été admis à l'exploitation en trafic international en vertu des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ein Zeichen festlegen, das bestätigt, dass das Fahrzeug, auf dem es angebracht ist, gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen</p>	<p>§ 2 The Committee of Technical Experts may lay down a sign which establishes that the vehicle bearing it has been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules.</p>

	wurde.				
§ 3	La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon les §§ 1 et 2.	§ 3	Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Übergangsfristen festlegen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeug <u>Fahrzeuge</u> noch mit von §§ 1 und 2 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.	§ 3	The Committee of Technical Experts may set out the transitional periods during which the railway vehicle <u>vehicles</u> admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in §§ 1 and 2.
Article 15 Maintenance des véhicules		Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge		Article 15 Maintenance of vehicles	
§ 1	Les véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées à l'article 7. L'état des véhicules ne doit compromettre en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne doit pas nuire à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.	§ 1	Eisenbahnfahrzeug <u>Fahrzeuge</u> sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten. Der Zustand der Fahrzeuge darf in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck sind Eisenbahnfahrzeug <u>Fahrzeuge</u> für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abzustellen und diese Arbeiten an ihnen vorzunehmen, wie dies in den Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben ist. Der Halter ist verpflichtet, zu diesem Zweck eine ECM zu benennen.	§ 1	Railway vehicle <u>Vehicle</u> s must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions as defined in Article 7. The condition of vehicles must not in any way compromise operational safety and must not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicle <u>vehicle</u> s shall be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File. It shall be the responsibility of the keeper to designate an ECM for this purpose.

<p>§ 2 Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.</p> <p>La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des ECE et des ateliers de maintenance. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.</p> <p>L'ECE pour un wagon de marchandises doit être certifiée par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 2 Jedem EisenbahnfahrzeugFahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschließlich Ausbesserungswerken bedienen.</p> <p>Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme und Änderung der Zertifizierungs- und Prüfvorschriften für ECM und Ausbesserungswerke. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.</p> <p>Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle ist von einer ECM-Zertifizierungsstelle zu zertifizieren, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte/anerkannt wurde.</p>	<p>§ 2 Each railway vehiclevehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an ECM assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM may make use of contractors including maintenance workshops.</p> <p>The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt and amend rules for certification and auditing of ECM and maintenance workshops. The rules are set out in Annex A to these Uniform Rules.</p> <p>The ECM for a freight wagon shall be certified by an ECM Certification Body accredited or recognised in one of the Contracting States in accordance with Annex A to these Uniform Rules.</p>
---	---	---

<p>§ 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.</p> <p>L'ECE doit garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire</p> <p>L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée.</p>	<p>§ 3 Der Halter stellt der ECM in dem für die Instandhaltung notwendigen Rahmen sämtliche Angaben zu Wartungs-, kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungs-, Einstell- und Instandhaltungsvorschriften zur Verfügung.</p> <p>Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.</p> <p>Das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschließlich Kilometerstand, Art und Ausmaß der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>§ 3 The keeper shall make available to the ECM, as far as necessary for maintenance, the elements relating to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.</p> <p>The ECM must ensure, either directly or via the keeper, that reliable information about maintenance and restrictions affecting operations, necessary and sufficient to support safe operations are available for the operating railway undertaking.</p> <p>The operating railway undertaking must in due time, either directly or via the keeper, provide the ECM with information on operation of the vehicles (including mileage, type and extent of activities, incidents/accidents) for which the ECM is in charge.</p>
<p>§ 4 L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. L'ECE informe le détenteur des mises à jour au fichier de relevé de maintenance. Les fichiers sont tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut les contrôler.</p>	<p>§ 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat die Instandhaltungsunterlagen und einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Die ECM hat den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren. Die Verzeichnisse und Nachweise sind für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update the Maintenance File and Maintenance Record File for that vehicle. The ECM shall inform the keeper of updates to the Maintenance Record File. The files shall be available for inspection by the competent national authority.</p>
Article 15a	Artikel 15a	Article 15a

Composition et exploitation des trains	Zugbildung und Betrieb	Train composition and operation
<p>§ 1 L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre, ce qui inclut les contrôles effectués avant le départ ; b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation ; c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation ; d) respecte les prescriptions relatives à l'exploitation en trafic international, telles que celles prévues dans les PTU applicables ; e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribué une ECE et, au besoin, que l'ECE dispose d'un certificat valide. 	<p>§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u.a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen; b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen; c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben; d) die Vorschriften betreffend den internationalen Verkehr, wie die in den entsprechenden ETV enthaltenen Spezifikationen, einzuhalten; e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt. 	<p>§ 1 The rail transport undertaking shall control the risks associated with its activities and especially those related to the operation of trains. To that end it shall ensure that these trains comply with the essential requirements and shall in particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ensure correct and safe train composition and preparation, including pre-departure checks, b) take into account information necessary for the safe operation of each vehicle, including possible operating restrictions, c) only use vehicles within their limit and conditions of use, d) be required to comply with the prescriptions relating to operation in international traffic, such as those specified in the relevant UTPs, e) ensure that each vehicle carried has an ECM assigned to it and when required that the ECM has a valid certificate.
<p>§ 2 Les règles énoncées au § 1 s'appliquent par analogie aux entités autres que les entreprises de transport ferroviaire, qui exploitent les trains sous leur propre responsabilité.</p>	<p>§ 2 Die Vorschriften im § 1 gelten sinngemäß für Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und Züge in eigener Verantwortung betreiben.</p>	<p>§ 2 The rules as set out in § 1 shall apply mutatis mutandis to entities other than a rail transport undertaking that operate trains under their own responsibility.</p>

<p>§ 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le détenteur met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation ainsi que l'entretien et la surveillance continue ou périodique.</p>	<p>§ 3 Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung.</p>	<p>§ 3 The keeper shall make available, as far as necessary for operation, to any rail transport undertaking operating the vehicle, the elements relating to the conditions and limits of use and concerning servicing and constant or routine monitoring.</p>
<p>§ 4 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule sur son réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.</p>	<p>§ 4 Der Infrastrukturbetreiber stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem auf seinem Netz Betrieb führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Merkmalen der Infrastruktur zur Verfügung.</p>	<p>§ 4 The infrastructure manager shall make available, as far as necessary for operation, to any rail transport undertaking operating on its network, the elements relating to the infrastructure characteristics.</p>
<p style="text-align: center;">Article 16 Incidents, accidents et avaries graves</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 16 Accidents, incidents and severe damage</p>
<p>§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires<u>véhicules</u>, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECE, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenues :</p> <p>a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique ;<u>et</u></p> <p>b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.</p>	<p>§ 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeug<u>Fahrzeugen</u> sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,</p> <p>a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und</p> <p>b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.</p>	<p>§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicle<u>vehicle</u>s, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required</p> <p>a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and</p> <p>b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.</p>
<p>§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est</p>	<p>§ 1a Die Maßnahmen gemäß § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem</p>	<p>§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the</p>

	du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'État en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'État partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.	Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.	obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.
§ 2	Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.	§ 2 Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten insgesamt weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.	§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.
§ 3	Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.	§ 3 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs, gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebszulassung zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebszulassung erneut durchzuführen.	§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.
§ 4	Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent les autorités concernées et l'Organisation des causes des incidents,	§ 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die betroffenen Behörden und die Organisation über die Ursachen von	§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the authorities concerned and the Organisation of the causes of accidents,

<p>accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicule ferroviairevéhicules contenues dans les PTU et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.</p>	<p>Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für EisenbahnfahrzeugFahrzeuge prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anzuweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.</p>	<p>incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehiclevehicle contained in the UTP and may, if appropriate, decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs et nombre prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere zwingende Bestimmungen betreffend die Untersuchung von schweren Unfällen, von Zwischenfällen und von schweren Beschädigungen, Anforderungen betreffend unabhängige staatliche Untersuchungseinrichtungen sowie die Form und den Inhalt von Berichten vorbereiten und annehmen. Er kann auch die Werte/Zahlen in § 2 und Artikel 2 Buchst. ff) ändern.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).</p>
<p style="text-align: center;">Article 17 Immobilisation et refus des véhicules</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 17 Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen</p>	<p style="text-align: center;">Article 17 Immobilisation and rejection of vehicles</p>
<p>§ 1 Une autorité compétente, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent d'empêcher la circulation de véhicules ferroviairesvéhicules sur des</p>	<p>§ 1 Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen</p>	<p>§ 1 A competent authority, a rail transport undertaking or an infrastructure manager shall not prevent railway vehiclevehicles from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the</p>

	<p>infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID sont respectées.</p> <p>Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'article 15a.</p>	<p>Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber EisenbahnfahrzeugFahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.</p> <p>Dieser Artikel hat keine Auswirkungen auf die Pflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus Artikel 15a.</p>	<p>prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.</p> <p>This Article shall not prejudice the responsibility of the rail transport undertaking as defined in Article 15a.</p>
§ 2	<p>Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.</p>	§ 2 <p>Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.</p>	§ 2 <p>The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.</p>
§ 3	<p>Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7, ou à l'article 16, § 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le ou les véhicule(s) en question.</p>	§ 3 <p>Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt oder zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.</p>	§ 3 <p>However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.</p>
	<p>Article 18 Non-respect des prescriptions</p>	<p>Artikel 18 Nichtbeachtung von Vorschriften</p>	<p>Article 18 Non-compliance with the prescriptions</p>
§ 1	<p>Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-</p>	§ 1 <p>Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 4 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung</p>	§ 1 <p>Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and</p>

	respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.	dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Vorschriften, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebszulassung erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.	the UTP shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.
§ 2	Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.	§ 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.	§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the prescriptions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.
	Article 19 Dispositions transitoires	Artikel 19 Übergangsbestimmungen	Article 19 Transitional provisions
§ 1	[réservé]	§ 1 [bleibt offen]	§ 1 [reserved]
§ 2	Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1 ^{er} janvier 2011 aux véhicules existants au 1 ^{er} janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1 ^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.	§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind und für bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind.	§ 2 These Uniform Rules do not affect admissions to operation issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.

<p>§ 3 Sans préjudice du § 5, l'admission originale conformément au § 2 est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.</p>	<p>§ 3 Unbeschadet § 5, ist die ursprüngliche Zulassung gemäß § 2 gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.</p>	<p>§ 3 Without prejudice to § 5, the original admission according to § 2 is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.</p>
<p>§ 4 Les inscriptions et signes mentionnés à l'article 14 ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, § 1, sont considérés comme preuves suffisantes de l'admission. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.</p>	<p>§ 4 Die Anschriften und Zeichen gemäß Artikel 14 gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 § 1 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäß Landesrecht zu ahnden.</p>	<p>§ 4 The inscriptions and signs referred to in Article 14, together with the data stored in the database indicated in Article 13 § 1, shall be considered as sufficient proof of the admission. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.</p>
<p>§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que, pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai.</p>	<p>§ 5 Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Vorschriften der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschließen, dass aus gerechtfertigten Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität in die ETV aufgenommene Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.</p>	<p>§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the prescriptions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the prescriptions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that, for duly justified safety or interoperability reasons, prescriptions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline.</p>
<p>§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application du § 2 peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du</p>	<p>§ 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter § 2 fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung vom</p>	<p>§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of § 2 may be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information</p>

<p>demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.</p>	<p>Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.</p>	<p>from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However, the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.</p>
<p>§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter des dispositions transitoires supplémentaires.</p>	<p>§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann zusätzliche Übergangsbestimmungen annehmen.</p>	<p>§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt additional transitional provisions.</p>
<p style="text-align: center;">Article 20 Différends</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 20 Meinungsverschiedenheiten</p>	<p style="text-align: center;">Article 20 Disputes</p>
<p>Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires <u>véhicules</u> destinés à être utilisés en trafic international peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.</p>	<p>Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Eisenbahnfahrzeug <u>Fahrzeugen</u>, können dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt werden, falls sie von den beteiligten Parteien nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausgeräumt werden konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.</p>	<p>Disputes relating to the technical admission of railway vehicle <u>vehicles</u> intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.</p>
<p style="text-align: center;"><u>Article 21</u> <u>Annexes et recommandations</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Artikel 21</u> <u>Anhänge und Empfehlungen</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Article 21</u> <u>Annexes and recommendations</u></p>
<p><u>§ 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</u></p>	<p><u>§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Die Entscheidungen treten nach</u></p>	<p><u>§ 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</u></p>

<u>dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.</u>	<u>Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.</u>	<u>accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.</u>
<p><u>§ 2</u> <u>Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe:</u></p> <p>a) <u>tout État partie;</u></p> <p>b) <u>toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des ATMF;</u></p> <p>a)c) <u>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.</u></p>	<p><u>§ 2</u> <u>Ein Antrag auf Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung kann gestellt werden von:</u></p> <p>a) <u>einem Vertragsstaat;</u></p> <p>b) <u>einer regionalen Organisation nach Artikel 2 x) ATMF;</u></p> <p>a)c) <u>einem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder das Vorhandensein des Anhangs aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Ausübung ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.</u></p>	<p><u>§ 2</u> <u>An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:</u></p> <p>a) <u>any Contracting State;</u></p> <p>b) <u>any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;</u></p> <p>b)c) <u>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.</u></p>
<p><u>§ 3</u> <u>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.</u></p>	<p><u>§ 3</u> <u>Die Ausarbeitung der Anhänge unterliegt dem Fachausschuss für technische Fragen, der sich, abhängig von den nach § 2 eingereichten Anträgen, von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützen lässt.</u></p>	<p><u>§ 3</u> <u>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.</u></p>
<p><u>§ 4</u> <u>La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.</u></p>	<p><u>§ 4</u> <u>Der Fachausschuss für technische Fragen kann Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial empfehlen.</u></p>	<p><u>§ 4</u> <u>The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the technical admission of railway material used in international traffic.</u></p>



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18023-CR26
28.02.2018**

**Document de séance 10
Sitzungsdokument 10
Meeting room document 10**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

Liste de décisions / Liste der Beschlüsse / List of decisions

**26^e session de la
Commission de révision**

27 février - 1^{er} mars 2018

Liste de décisions

**2. Élection du président et
du vice-président**

La Commission de révision a élu la Belgique, en la personne de M^{me} Clio Liégeois, à la présidence de cette session. Elle a, par ailleurs, élu la Suisse, en la personne de M. Marcel Hepp, à la vice-présidence de la session.

**3. Adoption de l'ordre du
jour**

La Commission de révision a adopté l'ordre du jour révisé dans la teneur du document LAW-17147-CR 26/3.1. Elle a, par ailleurs, décidé de traiter le point 13 de cet ordre du jour immédiatement après le point 6.

**4. Modification du
Règlement intérieur**

La Commission de révision a adopté son règlement intérieur tel que proposé dans le document LAW-17125-CR 26/4 et tel que modifié en session. Le règlement révisé est entré en vigueur le 27

**26. Tagung des
Revisionsausschusses**

27. Februar bis 1. März
2018

Liste der Beschlüsse

**2. Wahl des Vorsitzes und
des stellvertretenden
Vorsitzes**

Der Revisionsausschuss wählte Belgien in Person von Frau Clio Liégeois in den Vorsitz dieser Tagung. Er wählte darüber hinaus die Schweiz in Person von Herrn Marcel Hepp zum Vize-Vorsitz für die Tagung.

**3. Annahme der
Tagesordnung**

Der Revisionsausschuss nahm die überarbeitete Tagesordnung in der im Dokument LAW-17147-CR 26/3.1 enthaltenen Fassung an. Er beschloss zudem, TOP 13 unmittelbar nach TOP 6 zu behandeln.

**4. Änderung der
Geschäftsordnung**

Der Revisionsausschuss nahm seine Geschäftsordnung in der im Dokument LAW-17125-CR 26/4 enthaltenen Fassung mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen an. Diese überarbeitete Geschäftsordnung ist am 27.

**26th Session of the
Revision Committee**

27 February – 1 March
2018

List of decisions

**2. Election of chair and vice
chair**

The Revision Committee elected Belgium, in the shape of Mrs Clio Liégeois, to chair this session. It also elected Switzerland, in the shape of Mr Marcel Hepp, as the deputy chair of the session.

3. Adoption of the agenda

The Revision Committee adopted the revised agenda as set out in document LAW-17147-CR 26/3.1. It also decided to deal with item 13 of this agenda immediately after agenda item 6.

**4. Modification of the Rules
of Procedure**

The Revision Committee adopted its Rules of Procedure, as proposed in document LAW-17125-CR 26/4 and as amended during the session. These revised Rules entered into force on 27

février 2018.

Februar 2018 in Kraft getreten.

February 2018.

5. Révision partielle de la convention de base : modification de la procédure de révision de la COTIF

1. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné les propositions de modification de l'article 34 soumises dans le document LAW-17126-CR 26/5 et prié le Secrétaire général de les présenter à l'Assemblée générale telles que modifiées en session pour décision.

2. La Commission de révision a appuyé l'introduction d'un mécanisme non contraignant de présentation de rapports sur décision de l'Assemblée générale, dont le but sera d'aider les États membres à accomplir leurs procédures nationales relatives aux modifications adoptées par l'Assemblée générale.

3. La Commission de révision a examiné les justifications données pour les modifications de l'article 34 et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

5. Teilrevision des Grundübereinkommens: Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 COTIF hat der Revisionsausschuss die im Dokument LAW-17126-CR 26/5 enthaltenen Vorschläge zur Änderung von Artikel 34 geprüft und den Generalsekretär beauftragt, sie mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

2. Der Revisionsausschuss unterstützte die Einführung eines „sanften“ Berichterstattungsmechanismus durch Beschluss der Generalversammlung, der den Mitgliedstaaten beim Abschluss ihrer nationalen Verfahren im Hinblick auf die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen helfen soll.

3. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für die Änderung von Artikel 34 geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

5. Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF

1. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered the proposals to amend Article 34 as set out in document LAW-17126-CR 26/5 and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly, as amended during the session, for decision.

2. The Revision Committee supported the introduction of a “soft” rapportage mechanism by decision of the General Assembly, the aim of which will be to assist Member States in accomplishing their national procedures with regard to modifications adopted by the General Assembly.

3. The Revision Committee considered the justification in support of the modifications to Article 34 and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

6. Révision partielle des RU CIM – Rapport du Secrétaire général

La Commission de révision a pris note du rapport du Secrétaire général sur la révision partielle des RU CIM (document LAW-17127-CR 26/6).

Elle a chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa 27^e session un rapport sur l'avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et de lui proposer, le cas échéant, des propositions de modifications des RU CIM.

7. Révision partielle des RU CUI

La Commission de révision :

- a adopté en application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF les propositions de modifications à l'article 1^{er}, § 1 et 2, à l'article 3 (nouvelle lettre aa) et modification des lettres b), c) et g)), à l'article 5, § 1, à l'article 5 bis, § 1 et 2, à l'article 7, § 2, à l'article 8, § 1 et 2, à l'article 9, § 1, et à l'article 10, § 3, des CUI telles que modifiées en session, ainsi qu'une modification d'ordre rédactionnel du titre de cet appendice ;
- a demandé au Secrétaire général, en vertu de l'article 33, § 4, deuxième phrase, de la COTIF, de soumettre les modifications aux Règles uniformes CUI à

6. Teilrevision der ER CIM – Bericht des Generalsekretärs

Der Revisionsausschuss hat den Bericht des Generalsekretärs über die Teilrevision der ER CIM (Dokument LAW-17127-CR 26/6) zur Kenntnis genommen.

Er hat den Generalsekretär beauftragt, ihm zu seiner 27. Tagung einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten zu Zollfragen und zur Digitalisierung der Beförderungsdokumente im Güterverkehr vorzulegen und ihm gegebenenfalls Änderungsvorschläge zu den ER CIM zu unterbreiten.

7. Teilrevision der ER CUI

Der Revisionsausschuss hat

- in Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF die Änderungsvorschläge zu den Artikeln 1 § 1 und § 2, 3 (neuer Buchst. aa) und Änderungen an den Buchstaben b), c) und g)), 5 § 1, 5bis §§ 1 und 2, 7 § 2, 8 §§ 1 und 2, 9 § 1, und 10 § 3 CUI mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen, einschließlich einer redaktionellen Änderung im Titel dieses Anhangs, angenommen;
- den Generalsekretär beauftragt, in Übereinstimmung mit Artikel 33 § 4 Satz 2 COTIF alle Änderungen an den Einheitlichen

6. Partial revision of the CIM UR – Secretary General's report

The Revision Committee noted the report from the Secretary General on the partial revision of the CIM UR (document LAW-17127-CR 26/6).

It instructed the Secretary General to submit to its 27th session a report on the progress of work on customs issues and the digitalisation of freight transport documents and, if necessary, to submit proposals to amend the CIM UR.

7. Partial revision of the CUI UR

The Revision Committee

- adopted, in accordance with Article 17 § 1 letter b) COTIF, proposals for amendment to Articles 1 § 1 and 2, 3 (new letter aa) and amendments to letters b), c) and g)), 5 § 1, 5bis § 1 and 2, 7 § 2, 8 § 1 and 2, 9 § 1, and 10 § 3 CUI, as amended during the session, including an editorial amendment to the title of this Appendix
- required the Secretary General, in accordance with Article 33 § 4 second sentence COTIF, to submit all the modifications to the CUI Uniform Rules to the General

l'Assemblée générale pour décision, dans la mesure où la modification de l'article 3 (du ressort à la Commission de révision) est étroitement liée à celle proposée pour l'article 1^{er} (du ressort de l'Assemblée générale) et qu'une même modification rédactionnelle est apportée à des articles ressortissant à la Commission de révision et ressortissant à l'Assemblée générale.

8. Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Projet de nouvel appendice H du Secrétaire général résultant des travaux de la Commission d'experts techniques

1. 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 prié le Secrétaire général de le soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

2. La Commission de révision a examiné les justifications données pour le nouvel appendice H et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre

Rechtsvorschriften CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen, da die Änderung an Artikel 3 (Eigenzuständigkeit des Revisionsausschusses) eng mit der für Artikel 1 (Zuständigkeit der Generalversammlung) vorgeschlagenen Änderung verknüpft ist und, darüber hinaus, dieselbe redaktionelle Änderung teilweise in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und teilweise in diejenige der Generalversammlung fällt.

8. Neuer Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Textentwurf des Generalsekretärs für den neuen Anhang H auf der Grundlage der Arbeiten des Fachausschusses für technische Fragen

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss den im Dokument LAW-17131-CR 26/8.1 vorgeschlagenen und während der Tagung geänderten neuen Anhang H geprüft und den Generalsekretär beauftragt, ihn der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

2. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für den neuen Anhang H geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur

Assembly for decision, since the modification of Article 3 (own competence of the Revision Committee) is closely linked to the proposed modification of Article 1 (competence of the General Assembly); moreover, the same editorial adaptation in several Articles partially falls within the competence of the Revision Committee and partially within the competence of the General Assembly.

8. New Appendix H regarding the safe operation of trains in international traffic

Draft text from the Secretary General for the new Appendix H resulting from the work of the Committee of Technical Experts

1. 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 General Assembly for decision.

2. The Revision Committee considered the justification in support of the new Appendix H and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report

à l'Assemblée générale pour approbation.

Modifications de la convention de base liées à l'adoption du nouvel appendice H

1. 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.

2. La Commission de révision a examiné les justifications de ces modifications et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

Genehmigung vorzulegen.

Änderungen am Grundübereinkommen infolge der Annahme des neuen Anhangs H

1. 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.

2. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für diese Änderung geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

Modifications to the base Convention relating to the adoption of the new Appendix H

1. 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.

2. The Revision Committee considered the justification for these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

9. Révision partielle des RU ATMF

1. En vertu de l'article 17, § 1, lettre a), de la COTIF, la Commission de révision a adopté les modifications de l'appendice G à la Convention (RU ATMF) telles qu'elles sont énoncées dans les documents LAW-17133-CR 26/9 amendé en session et LAW-17134-CR 26/09-10.

2. La Commission de révision a approuvé les modifications du Rapport explicatif telles qu'elles sont énoncées dans le document LAW-17133-CR 26/09 et prié le Secrétaire général d'insérer le texte approuvé dans le Rapport explicatif.

10. Révision partielle des RU APTU

1. En vertu de l'article 17, § 1, lettre a), de la COTIF, la Commission de révision a adopté les modifications de l'appendice F à la Convention (RU APTU) telles qu'elles sont énoncées dans les documents LAW-17135-CR 26/10 et LAW-17134-CR 26/09-10.

2. La Commission de révision a approuvé les modifications du Rapport explicatif telles qu'elles sont énoncées dans le document LAW-17135-CR 26/10 et prié

9. Teilrevision der ER ATMF

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF hat der Revisionsausschuss die in den Dokumenten LAW-17133-CR 26/9 in der während der Tagung geänderten Fassung und LAW-17134-CR 26/09-10 enthaltenen Änderungen des Anhangs G zum Übereinkommen (ER ATMF) angenommen.

2. Der Revisionsausschuss genehmigte die in Dokument LAW-17133-CR 26/09 enthaltenen Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen und beauftragte den Generalsekretär, den genehmigten Text in die Erläuternden Bemerkungen zu integrieren.

10. Teilrevision der ER APTU

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF nahm der Revisionsausschuss die in den Dokumenten LAW-17135-CR 26/10 und LAW-17134-CR 26/09-10 enthaltenen Änderungen des Anhangs F zum Übereinkommen (ER APTU) an.

2. Der Revisionsausschuss genehmigte die in Dokument LAW-17135-CR 26/10 enthaltenen Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen und beauftragte den

9. Partial revision of the ATMF UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix G to the Convention (ATMF UR) as set out in documents LAW-17133-CR26/9, as amended during the session, and LAW-17134-CR26/09-10.

2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17133-CR26/09 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

10. Partial revision of the APTU UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix F to the Convention (APTU UR) as set out in documents LAW-17135-CR26/10 and LAW-17134-CR26/09-10.

2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17135-CR26/10 and requested the

le Secrétaire général d'insérer le texte approuvé dans le Rapport explicatif.

11. Discussion générale sur la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès

1. La Commission de révision a pris note de l'analyse réalisée par le Secrétariat de l'OTIF (document LAW-17136-CR 26/11).

2. La Commission de révision a chargé le Secrétaire général de poursuivre les travaux sur cette question, selon les grandes modalités définies dans le document LAW-17136-CR 26/11, partie IV.

12. Divers

Informations du Secrétaire général sur les autres activités du Secrétariat

1. La Commission de révision a pris note de l'intention du Secrétaire général d'instituer un groupe de travail d'experts juridiques.

2. La Commission de révision a appuyé la création d'un groupe de travail d'experts juridiques chargé de :

Generalsekretär, den genehmigten Text in die Erläuternden Bemerkungen zu integrieren.

11. Allgemeine Diskussion über die Notwendigkeit harmonisierter Zugangsbedingungen

1. Der Revisionsausschuss nahm die vom Sekretariat der OTIF in Dokument LAW-17136-CR 26/11 präsentierte Analyse zur Kenntnis.

2. Der Revisionsausschuss beauftragte den Generalsekretär, die Arbeiten zu diesem Thema entlang der in Dokument LAW-17136-CR 26/11, Teil IV vorgegebenen Leitlinien weiterzuführen.

12. Verschiedenes

Informationen des Generalsekretärs über die übrigen Aktivitäten des Sekretariates

1. Der Revisionsausschuss nahm die Absicht des Generalsekretärs, eine Arbeitsgruppe der Rechtsexperten einzurichten, zur Kenntnis.

2. Der Revisionsausschuss unterstützte die Einrichtung einer Arbeitsgruppe der Rechtsexperten mit folgenden Aufgaben:

Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

11. General discussion regarding the need to harmonise access conditions

1. The Revision Committee noted the analysis made by the OTIF Secretariat which is contained in document LAW-17136-CR 26/11.

2. The Revision Committee mandated the Secretary General to continue the work on this issue along the lines set out in document LAW-17136-CR 26/11, part IV.

12. Any other business

Information from the Secretary General on the Secretariat's other activities

1. The Revision Committee noted the intention of the Secretary General to establish a working group of legal experts.

2. The Revision Committee supported setting up a working group of legal experts with the following functions:

- préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ;
- 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 de questions juridiques pertinentes.

- Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen; Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen;
- Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- Agieren als Forum und Reflektionsgruppe für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können.

- preparation of draft amendments or supplements to the Convention;
- provision of legal advice and assistance;
- promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF;
- monitoring and assessing the application and implementation of COTIF;
- acting as a forum and think-tank for OTIF's members to raise and discuss relevant legal questions.

3. La Commission de révision a demandé que des rapports périodiques lui soient présentés sur les activités du groupe de travail.

3. Der Revisionsausschuss forderte, dass ihm regelmäßige Berichte über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe vorgelegt werden.

3. The Revision Committee requested that periodical reports of the working group's activities be submitted.

Informations d'observateurs intéressés

Informationen interessierter Beobachter

Information from interested observers

Néant

Keine

None

Future participation d'observateurs

Zukünftige Teilnahme von Beobachtern

Future participation of observers

Eu égard à l'article 16, § 5, de la COTIF, la Commission de révision a décidé de donner son accord préalable pour l'invitation en tant qu'observateurs des organisations et associations internationales s'intéressant aux activités de l'OTIF listées dans la circulaire datée du

In Bezug auf Artikel 16 § 5 COTIF beschloss der Revisionsausschuss, der Einladung als Beobachter von internationalen Organisationen und Verbänden, die an den im Rundschreiben vom 24. April 2017 (LAW-17048 - 26. Tagung des Revisionsausschusses: 27.

In accordance with Article 16 § 5 of COTIF, the Revision Committee decided to give its prior agreement to invite as observers the international organisations and associations that are interested in OTIF's activities and listed in the circular dated 24 April 2017 (LAW-17048 – 26th Session of

24 avril 2017 (LAW-17048 – 26^e session de la Commission de révision : 27 février – 1^{er} mars 2018).

13. Révision partielle des RU CUV

La Commission de révision a pris note du retrait par la Suisse de sa proposition telle que formulée dans le document LAW-17144-CR 26/13.

La Commission de révision a donné le mandat au groupe de travail d'experts juridiques d'examiner la modification de l'article 7 des RU CUV.

Februar - 1. März 2018) aufgeführten Tätigkeiten der OTIF interessiert sind, vorab zuzustimmen.

13. Teilrevision der ER CUV

Der Revisionsausschuss hat zur Kenntnis genommen, dass die Schweiz ihren im Dokument LAW-17144-CR 26/13 formulierten Antrag zurückgezogen hat.

Der Revisionsausschuss hat die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten beauftragt, die Änderung an Artikel 7 der ER CUV zu prüfen.

the Revision Committee. Save the date: 27 February – 1 March 2018).

13. Partial revision of the CUV UR

The Revision Committee noted that Switzerland withdrew its proposal in document LAW-17144-CR 26/13.

The Revision Committee mandated the working group of legal experts to examine the amendment to Article 7 of the CUV UR.



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-18024-CR26
28.02.2018**

**Document de séance 11
Sitzungsdokument 11
Meeting room document 11**

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

Liste de décisions / Liste der Beschlüsse / List of decisions

26^e session de la Commission de révision

27 février - 1^{er} mars 2018

Liste de décisions

2. Élection du président et du vice-président

La Commission de révision a élu la Belgique, en la personne de M^{me} Clio Liégeois, à la présidence de cette session. Elle a, par ailleurs, élu la Suisse, en la personne de M. Marcel Hepp, à la vice-présidence de la session.

3. Adoption de l'ordre du jour

La Commission de révision a adopté l'ordre du jour révisé dans la teneur du document LAW-17147-CR 26/3.1. Elle a, par ailleurs, décidé de traiter le point 13 de cet ordre du jour immédiatement après le point 6.

4. Modification du Règlement intérieur

La Commission de révision a adopté son règlement intérieur tel que proposé dans le document LAW-17125-CR 26/4 et tel que modifié en session. Le règlement révisé est entré en vigueur le 27 février 2018.

26. Tagung des Revisionsausschusses

27. Februar bis 1. März 2018

Liste der Beschlüsse

2. Wahl des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes

Der Revisionsausschuss wählte Belgien in Person von Frau Clio Liégeois in den Vorsitz dieser Tagung. Er wählte darüber hinaus die Schweiz in Person von Herrn Marcel Hepp zum Vize-Vorsitz für die Tagung.

3. Annahme der Tagesordnung

Der Revisionsausschuss nahm die überarbeitete Tagesordnung in der im Dokument LAW-17147-CR 26/3.1 enthaltenen Fassung an. Er beschloss zudem, TOP 13 unmittelbar nach TOP 6 zu behandeln.

4. Änderung der Geschäftsordnung

Der Revisionsausschuss nahm seine Geschäftsordnung in der im Dokument LAW-17125-CR 26/4 enthaltenen Fassung mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen an. Diese überarbeitete Geschäftsordnung ist am 27. Februar 2018 in Kraft getreten.

26th Session of the Revision Committee

27 February – 1 March 2018

List of decisions

2. Election of chair and vice chair

The Revision Committee elected Belgium, in the shape of Mrs Clio Liégeois, to chair this session. It also elected Switzerland, in the shape of Mr Marcel Hepp, as the deputy chair of the session.

3. Adoption of the agenda

The Revision Committee adopted the revised agenda as set out in document LAW-17147-CR 26/3.1. It also decided to deal with item 13 of this agenda immediately after agenda item 6.

4. Modification of the Rules of Procedure

The Revision Committee adopted its Rules of Procedure, as proposed in document LAW-17125-CR 26/4 and as amended during the session. These revised Rules entered into force on 27 February 2018.

5. Révision partielle de la convention de base : modification de la procédure de révision de la COTIF

1. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné les propositions de modification de l'article 34 soumises dans le document LAW-17126-CR 26/5 et prié le Secrétaire général de les présenter à l'Assemblée générale telles que modifiées en session pour décision.

2. La Commission de révision a appuyé l'introduction d'un mécanisme non contraignant de présentation de rapports sur décision de l'Assemblée générale, dont le but sera d'aider les États membres à accomplir leurs procédures nationales relatives aux modifications adoptées par l'Assemblée générale.

3. La Commission de révision a examiné les justifications données pour les modifications de l'article 34 et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

5. Teilrevision des Grundübereinkommens: Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 COTIF hat der Revisionsausschuss die im Dokument LAW-17126-CR 26/5 enthaltenen Vorschläge zur Änderung von Artikel 34 geprüft und den Generalsekretär beauftragt, sie mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

2. Der Revisionsausschuss unterstützte die Einführung eines „sanften“ Berichterstattungsmechanismus durch Beschluss der Generalversammlung, der den Mitgliedstaaten beim Abschluss ihrer nationalen Verfahren im Hinblick auf die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen helfen soll.

3. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für die Änderung von Artikel 34 geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

5. Partial revision of the base Convention: amendment of the procedure for revising COTIF

1. In accordance with Article 17 § 1 b) of COTIF, the Revision Committee considered the proposals to amend Article 34 as set out in document LAW-17126-CR 26/5 and requested the Secretary General to submit them to the General Assembly, as amended during the session, for decision.

2. The Revision Committee supported the introduction of a “soft” rapportage mechanism by decision of the General Assembly, the aim of which will be to assist Member States in accomplishing their national procedures with regard to modifications adopted by the General Assembly.

3. The Revision Committee considered the justification in support of the modifications to Article 34 and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

6. Révision partielle des RU CIM – Rapport du Secrétaire général

La Commission de révision a pris note du rapport du Secrétaire général sur la révision partielle des RU CIM (document LAW-17127-CR 26/6).

Elle a chargé le Secrétaire général de lui soumettre à sa 27^e session un rapport sur l'avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et de lui proposer, le cas échéant, des propositions de modifications des RU CIM.

7. Révision partielle des RU CUI

La Commission de révision :

- a adopté en application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF les propositions de modifications à l'article 1^{er}, § 1 et 2, à l'article 3 (nouvelle lettre aa) et modification des lettres b), c) et g)), à l'article 5, § 1, à l'article 5 *bis*, § 1 et 2, à l'article 7, § 2, à l'article 8, § 1 et 2, à l'article 9, § 1, et à l'article 10, § 3, des RU CUI telles que modifiées en session, ainsi qu'une modification d'ordre rédactionnel du titre de cet appendice ;

6. Teilrevision der ER CIM – Bericht des Generalsekretärs

Der Revisionsausschuss hat den Bericht des Generalsekretärs über die Teilrevision der ER CIM (Dokument LAW-17127-CR 26/6) zur Kenntnis genommen.

Er hat den Generalsekretär beauftragt, ihm zu seiner 27. Tagung einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten zu Zollfragen und zur Digitalisierung der Beförderungsdokumente im Güterverkehr vorzulegen und ihm gegebenenfalls Änderungsvorschläge zu den ER CIM zu unterbreiten.

7. Teilrevision der ER CUI

Der Revisionsausschuss hat

- in Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF die Änderungsvorschläge zu den Artikeln 1 § 1 und § 2, 3 (neuer Buchst. aa) und Änderungen an den Buchstaben b), c) und g)), 5 § 1, 5bis §§ 1 und 2, 7 § 2, 8 §§ 1 und 2, 9 § 1, und 10 § 3 ER CUI mit allen während der Tagung vorgenommenen Änderungen, einschließlich einer redaktionellen Änderung im Titel dieses Anhangs, angenommen;

6. Partial revision of the CIM UR – Secretary General's report

The Revision Committee noted the report from the Secretary General on the partial revision of the CIM UR (document LAW-17127-CR 26/6).

It instructed the Secretary General to submit to its 27th session a report on the progress of work on customs issues and the digitalisation of freight transport documents and, if necessary, to submit proposals to amend the CIM UR.

7. Partial revision of the CUI UR

The Revision Committee

- adopted, in accordance with Article 17 § 1 letter b) COTIF, proposals for amendment to Articles 1 § 1 and 2, 3 (new letter aa) and amendments to letters b), c) and g)), 5 § 1, 5bis § 1 and 2, 7 § 2, 8 § 1 and 2, 9 § 1, and 10 § 3 CUI UR, as amended during the session, including an editorial amendment to the title of this Appendix

- a demandé au Secrétaire général, en vertu de l'article 33, § 4, deuxième phrase, de la COTIF, de soumettre les modifications aux Règles uniformes CUI à l'Assemblée générale pour décision, dans la mesure où la modification de l'article 3 (du ressort à la Commission de révision) est étroitement liée à celle proposée pour l'article 1^{er} (du ressort de l'Assemblée générale) et qu'une même modification rédactionnelle est apportée à des articles ressortissant à la Commission de révision et ressortissant à l'Assemblée générale.

- a examiné les justifications de ces modifications et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

8. Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Projet de nouvel appendice H du Secrétaire général résultant des travaux de la Commission d'experts techniques

1. 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

- den Generalsekretär beauftragt, in Übereinstimmung mit Artikel 33 § 4 Satz 2 COTIF alle Änderungen an den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen, da die Änderung an Artikel 3 (Eigenzuständigkeit des Revisionsausschusses) eng mit der für Artikel 1 (Zuständigkeit der Generalversammlung) vorgeschlagenen Änderung verknüpft ist und, darüber hinaus, dieselbe redaktionelle Änderung teilweise in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und teilweise in diejenige der Generalversammlung fällt.

- hat die Begründung für diese Änderung geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

8. Neuer Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Textentwurf des Generalsekretärs für den neuen Anhang H auf der Grundlage der Arbeiten des Fachausschusses für technische Fragen

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss den im Dokument LAW-17131-CR 26/8.1 vorgeschlagenen und

- required the Secretary General, in accordance with Article 33 § 4 second sentence COTIF, to submit all the modifications to the CUI Uniform Rules to the General Assembly for decision, since the modification of Article 3 (own competence of the Revision Committee) is closely linked to the proposed modification of Article 1 (competence of the General Assembly); moreover, the same editorial adaptation in several Articles partially falls within the competence of the Revision Committee and partially within the competence of the General Assembly.

- considered the justification for these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

8. New Appendix H regarding the safe operation of trains in international traffic

Draft text from the Secretary General for the new Appendix H resulting from the work of the Committee of Technical Experts

1. 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-

document LAW-17131-CR 26/8.1 et a été amendé en session, et prié le Secrétaire général de le soumettre à l'Assemblée générale pour décision.

2. La Commission de révision a examiné les justifications données pour le nouvel appendice H et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

Modifications de la convention de base liées à l'adoption du nouvel appendice H

1. 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.

2. La Commission de révision a examiné les justifications de ces modifications et prié le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.

während der Tagung geänderten neuen Anhang H geprüft und den Generalsekretär beauftragt, ihn der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

2. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für den neuen Anhang H geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Änderungen am Grundübereinkommen infolge der Annahme des neuen Anhangs H

1. 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.

2. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für diese Änderung geprüft und den Generalsekretär beauftragt, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

CR26/8.1, as amended during the session, and requested the Secretary General to submit it to the General Assembly for decision.

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

Modifications to the base Convention relating to the adoption of the new Appendix H

1. 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.

2. The Revision Committee considered the justification for these modifications and requested the Secretary General to amend the Explanatory Report accordingly and submit it to the General Assembly for approval.

9. Révision partielle des RU ATMF

1. En vertu de l'article 17, § 1, lettre a), de la COTIF, la Commission de révision a adopté les modifications de l'appendice G à la Convention (RU ATMF) telles qu'elles sont énoncées dans les documents LAW-17133-CR 26/9 amendé en session et LAW-17134-CR 26/09-10.

2. La Commission de révision a approuvé les modifications du Rapport explicatif telles qu'elles sont énoncées dans le document LAW-17133-CR 26/09 et prié le Secrétaire général d'insérer le texte approuvé dans le Rapport explicatif.

10. Révision partielle des RU APTU

1. En vertu de l'article 17, § 1, lettre a), de la COTIF, la Commission de révision a adopté les modifications de l'appendice F à la Convention (RU APTU) telles qu'elles sont énoncées dans les documents LAW-17135-CR 26/10 et LAW-17134-CR 26/09-10.

2. La Commission de révision a approuvé les modifications du Rapport explicatif telles qu'elles sont énoncées dans le document LAW-17135-CR 26/10 et prié

9. Teilrevision der ER ATMF

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF hat der Revisionsausschuss die in den Dokumenten LAW-17133-CR 26/9 in der während der Tagung geänderten Fassung und LAW-17134-CR 26/09-10 enthaltenen Änderungen des Anhangs G zum Übereinkommen (ER ATMF) angenommen.

2. Der Revisionsausschuss genehmigte die in Dokument LAW-17133-CR 26/09 enthaltenen Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen und beauftragte den Generalsekretär, den genehmigten Text in die Erläuternden Bemerkungen zu integrieren.

10. Teilrevision der ER APTU

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF nahm der Revisionsausschuss die in den Dokumenten LAW-17135-CR 26/10 und LAW-17134-CR 26/09-10 enthaltenen Änderungen des Anhangs F zum Übereinkommen (ER APTU) an.

2. Der Revisionsausschuss genehmigte die in Dokument LAW-17135-CR 26/10 enthaltenen Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen und beauftragte den

9. Partial revision of the ATMF UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix G to the Convention (ATMF UR) as set out in documents LAW-17133-CR26/9, as amended during the session, and LAW-17134-CR26/09-10.

2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17133-CR26/09 and requested the Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

10. Partial revision of the APTU UR

1. In accordance with Article 17 § 1 a) of COTIF, the Revision Committee adopted the modifications to Appendix F to the Convention (APTU UR) as set out in documents LAW-17135-CR26/10 and LAW-17134-CR26/09-10.

2. The Revision Committee approved the modifications to the Explanatory Report as set out in document LAW-17135-CR26/10 and requested the

le Secrétaire général d'insérer le texte approuvé dans le Rapport explicatif.

11. Discussion générale sur la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès

1. La Commission de révision a pris note de l'analyse réalisée par le Secrétariat de l'OTIF (document LAW-17136-CR 26/11).

2. La Commission de révision a chargé le Secrétaire général de poursuivre les travaux sur un cadre juridique non-contraignant, selon les lignes directrices définies dans le document LAW-17136-CR 26/11, partie IV.

12. Divers

Informations du Secrétaire général sur les autres activités du Secrétariat

1. La Commission de révision a pris note de l'intention du Secrétaire général d'instituer un groupe de travail d'experts juridiques.

2. La Commission de révision a appuyé la création d'un groupe de travail d'experts juridiques chargé de :

Generalsekretär, den genehmigten Text in die Erläuternden Bemerkungen zu integrieren.

11. Allgemeine Diskussion über die Notwendigkeit harmonisierter Zugangsbedingungen

1. Der Revisionsausschuss nahm die vom Sekretariat der OTIF in Dokument LAW-17136-CR 26/11 präsentierte Analyse zur Kenntnis.

2. Der Revisionsausschuss beauftragte den Generalsekretär, die Arbeiten an einem nicht verbindlichen Rechtsrahmen entlang der in Dokument LAW-17136-CR 26/11, Teil IV vorgegebenen Leitlinien weiterzuführen.

12. Verschiedenes

Informationen des Generalsekretärs über die übrigen Aktivitäten des Sekretariates

1. Der Revisionsausschuss nahm die Absicht des Generalsekretärs, eine Arbeitsgruppe der Rechtsexperten einzurichten, zur Kenntnis.

2. Der Revisionsausschuss unterstützte die Einrichtung einer Arbeitsgruppe der Rechtsexperten mit folgenden Aufgaben:

Secretary General to include the approved text in the Explanatory Report.

11. General discussion regarding the need to harmonise access conditions

1. The Revision Committee noted the analysis made by the OTIF Secretariat which is contained in document LAW-17136-CR 26/11.

2. The Revision Committee mandated the Secretary General to continue the work on a non-binding legal framework in accordance with the guidelines set out in document LAW-17136-CR 26/11, part IV.

12. Any other business

Information from the Secretary General on the Secretariat's other activities

1. The Revision Committee noted the intention of the Secretary General to establish a working group of legal experts.

2. The Revision Committee supported setting up a working group of legal experts with the following functions:

<ul style="list-style-type: none"> – préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ; – 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 de questions juridiques pertinentes. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen; Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen; – Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF; – Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF; – Agieren als Forum und Reflektionsgruppe für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> – preparation of draft amendments or supplements to the Convention; – provision of legal advice and assistance; – promotion and facilitation of the functioning and implementation of COTIF; – monitoring and assessing the application and implementation of COTIF; – acting as a forum and think-tank for OTIF's members to raise and discuss relevant legal questions.
<p>3. La Commission de révision a demandé que des rapports périodiques lui soient présentés sur les activités du groupe de travail.</p>	<p>3. Der Revisionsausschuss forderte, dass ihm regelmäßige Berichte über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe vorgelegt werden.</p>	<p>3. The Revision Committee requested that periodical reports of the working group's activities be submitted.</p>
<p><i>Informations d'observateurs intéressés</i></p>	<p><i>Informationen interessierter Beobachter</i></p>	<p><i>Information from interested observers</i></p>
<p>Néant</p>	<p>Keine</p>	<p>None</p>
<p><i>Future participation d'observateurs</i></p>	<p><i>Zukünftige Teilnahme von Beobachtern</i></p>	<p><i>Future participation of observers</i></p>
<p>Eu égard à l'article 16, § 5, de la COTIF, la Commission de révision a décidé de donner son accord préalable pour l'invitation en tant qu'observateurs des organisations et associations internationales s'intéressant aux activités de l'OTIF listées dans la circulaire datée du 24 avril 2017 (LAW-17048 – 26^e session de la Commission</p>	<p>In Bezug auf Artikel 16 § 5 COTIF beschloss der Revisionsausschuss, der Einladung als Beobachter von internationalen Organisationen und Verbänden, die an den im Rundschreiben vom 24. April 2017 (LAW-17048 - 26. Tagung des Revisionsausschusses: 27. Februar - 1. März 2018) aufgeführten Tätigkeiten der</p>	<p>In accordance with Article 16 § 5 of COTIF, the Revision Committee decided to give its prior agreement to invite as observers the international organisations and associations that are interested in OTIF's activities and listed in the circular dated 24 April 2017 (LAW-17048 – 26th Session of the Revision Committee. Save the date: 27 February – 1</p>

de révision : 27 février –
1^{er} mars 2018).

13. Révision partielle des RU CUV

La Commission de révision a pris note du retrait par la Suisse de sa proposition telle que formulée dans le document LAW-17144-CR 26/13.

La Commission de révision a donné le mandat au groupe de travail d'experts juridiques d'examiner le retour d'expérience du secteur sur l'application de l'article 7 des RU CUV et, le cas échéant, d'étudier une éventuelle modification de celui-ci.

OTIF interessiert sind, vorab zuzustimmen.

13. Teilrevision der ER CUV

Der Revisionsausschuss hat zur Kenntnis genommen, dass die Schweiz ihren im Dokument LAW-17144-CR 26/13 formulierten Antrag zurückgezogen hat.

Der Revisionsausschuss hat die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten beauftragt, die Rückmeldungen des Sektors zu seinen Erfahrungen mit der Anwendung von Artikel 7 ER CUV und, gegebenenfalls, eine etwaige Änderung desselbigen zu prüfen.

March 2018).

13. Partial revision of the CUV UR

The Revision Committee noted that Switzerland withdrew its proposal in document LAW-17144-CR 26/13.

The Revision Committee mandated the working group of legal experts to examine feedback on the sector's experience with the application of Article 7 of the CUV UR and, if necessary, to study possible modification of the latter.



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

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

28.02.2018

Original: FR DE EN

26^E SESSION / 26. TAGUNG / 26TH SESSION

**Nouvel appendice H à la COTIF – Propositions
Neuer Anhang H zum COTIF - Vorschläge
New Appendix H to COTIF - Proposals**

Le tableau suivant reproduit le projet de texte du Secrétaire général pour un nouvel appendice H à la COTIF, tel que présenté dans le document LAW-17131-CR26/8.1 avec les propositions de modifications suivantes :

1. les modifications proposées dans la lettre de la Commission européenne distribuée comme document de séance n° 1 (réf. LAW-18011-CR26), révisées sur le plan linguistique par le Secrétariat,
2. des modifications rédactionnelles et linguistiques proposées par le Secrétariat,

et amendé en session,

Die folgende Tabelle gibt die Textentwürfe des Generalsekretärs für einen neuen Anhang H zum COTIF wieder, wie sie im Dokument LAW-17131-CR26/8.1 dargelegt sind, mit den folgenden Änderungsvorschlägen:

1. den von der Europäischen Kommission im Sitzungsdokument 1 mit der Referenz LAW-18011-CR26 vorgeschlagenen und vom Sekretariat sprachlich abgeänderten Änderungen,
2. redaktionellen und sprachlichen Änderungsvorschlägen des Sekretariates,

und während der Tagung geändert.

The following table reproduces the draft texts from the Secretary General for a new Appendix H to COTIF as set out in document LAW-17131-CR26/8.1 with the following proposals for modifications:

1. Modifications as proposed in the letter from the European Commission distributed as Meeting room document 1 with reference LAW-18011-CR26 and linguistically modified by the Secretariat
2. Editorial and linguistic modifications proposed by the Secretariat,

and amended during the meeting.

FR	DE	EN
Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)	Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)	Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST - Appendix H to the Convention)
Article premier Champ d'application	Artikel 1 Anwendungsbereich	Article 1 Scope
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.	Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.	These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.
Article 2	Artikel 2	Article 2

Définitions	Begriffsbestimmungen	Definitions
Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF et à l'article 2 des APTU, le terme :	Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF und in Artikel 2 der APTU definierten Begriffen der Ausdruck	For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF and Article 2 of APTU, the term
a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;	a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit auszuüben beabsichtigt;	a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;
b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;	b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;	b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;
c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;	c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;	c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;
d) « interopérabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;	d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;	d) “interoperability” means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;
e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;	e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;	e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;

<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 établies par un gestionnaire de l’infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;</p>	<p>h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;</p>	<p>h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;</p>
<p>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 ;</p>	<p>i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;</p>	<p>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;</p>
<p>j) « autorité de surveillance » désigne l’entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.</p>	<p>j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.</p>	<p>j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.</p>

<p align="center">Article 3</p> <p align="center">Exigences en matière d'exploitation et de sécurité</p>	<p align="center">Artikel 3</p> <p align="center">Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit</p>	<p align="center">Article 3</p> <p align="center">Operational and safety requirements</p>
<p>§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.</p>	<p>§ 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<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</p>	<p>§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass alle den Betrieb und die Sicherheit betreffenden verbindlichen Vorschriften</p>	<p>§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway</p>

disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.	veröffentlicht sind und den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt werden.	undertakings and infrastructure managers.
Article 4 Autorité de certification de la sécurité	Artikel 4 Sicherheitsbescheinigungsbehörde	Article 4 Safety Certification Authority
<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 la ou les langues de notification.</p>	<p>§ 3 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.</p>	<p>§ 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.</p>

<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;">Certification de sécurité des entreprises ferroviaires</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 5</p> <p style="text-align: center;">Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;">Safety certification of railway undertakings</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</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 Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions.</p> <p>Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.</p>

	Zusammenarbeit verpflichtet.	
<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</p>	<p>§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer</p>	<p>§ 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements</p>

	d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.	Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.	for a common database to publish the information specified in § 5.
§ 7	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.	§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.
	Article 6 Surveillance	Artikel 6 Überwachung	Article 6 Supervision
§ 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.	§ 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.	§ 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	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.	§ 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.	§ 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	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.	§ 3	Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.	§ 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	Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans la ou les langues de notification.	§ 4	Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.	§ 4	The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the language(s) of notification.
§ 5	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.	§ 5	Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 5	The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.
Article 7		Artikel 7		Article 7	
Gestion de la sécurité et exploitation des trains		Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb		Safety management and the operation of trains	
§ 1	Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.	§ 1	Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.	§ 1	Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.
§ 2	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.	§ 2	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.	§ 2	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.
§ 3	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic	§ 3	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch	§ 3	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall

	international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.	Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.	cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.
§ 4	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.	§ 4 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.	§ 4 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.
	Article 8 Annexes et recommandations	Artikel 8 Anlagen und Empfehlungen	Article 8 Annexes and recommendations
§ 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 ATMF ; c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de	§ 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) ATMF; c) jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein der Anlage aus Gründen	§ 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; c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety

sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.	der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.	and economy in the exercise of their activity.
<p>§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :</p> <p>a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</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</p>	<p>§3 Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser ER folgende Aspekte zu behandeln:</p> <p>a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;</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</p>	<p>§ 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these UR shall include:</p> <p>a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;</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>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>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>The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.</p>
<p>§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.</p>	<p>§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.</p>	<p>§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>
<p style="text-align: center;">Article 9 Déclarations</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 9 Erklärungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 9 Declarations</p>
<p>§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le</p>	<p>§1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen</p>	<p>§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its territory and the traffic on that</p>

trafic sur cette infrastructure.	Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.	infrastructure.
<p>§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.</p>	<p>§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.</p>	<p>§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of states which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>