

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

A. Problem und Ziel

Die 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat am 25. und 26. September 2018 Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge E und G sowie einen neuen Anhang H beschlossen. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen treten für alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme derjenigen, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklärt haben, dass sie den Änderungen nicht zustimmen, in folgendem Zeitpunkt in Kraft: die Änderungen des Übereinkommens zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten, die Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten. Die beschlossenen Änderungen sollen genehmigt werden. Die Änderungsbeschlüsse des Übereinkommens regeln Bereiche, die sowohl in die Zuständigkeit der Europäischen Union als auch ihrer Mitgliedstaaten fallen (sogenannte gemischte Übereinkommen). Im Hinblick auf die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallenden Regelungen ist zur völkerrechtlichen Ratifikation ein deutsches Vertragsgesetz erforderlich.

B. Lösung

Mit dem Vertragsgesetz soll die Voraussetzung für die Ratifikation geschaffen werden.

Fristablauf: 11. 10. 19

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Keine. Das Vertragsgesetz hat keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau.

30. 08. 19

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Übereinkommens
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 30. August 2019

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dr. Angela Merkel

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf

Gesetz zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Den in Bern am 25. und 26. September 2018 von der 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossenen Änderungen folgender Vorschriften wird zugestimmt:

1. Artikel 2 § 1, Artikel 6 § 1, Artikel 20 § 1 Buchstabe e und § 2, Artikel 33 §§ 4 und 6, Artikel 34 §§ 3 bis 6, Artikel 35 §§ 4 und 6 Buchstabe c des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149), das zuletzt durch den in Bern am 29. und 30. September 2015 auf der 12. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gefassten Beschluss (BGBl. 2017 II S. 820, 822) geändert worden ist,
2. der Titel des Anhangs, Artikel 1 §§ 1 und 2, Artikel 3, Artikel 5 § 1, Artikel 5bis, Artikel 7 § 2, Artikel 8 §§ 1 und 2, Artikel 9 § 1, Artikel 10 § 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2149, 2264), die zuletzt durch den in Bern am 25. und 26. Juni 2014 auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gefassten Beschluss (BGBl. 2015 II S. 830, 833) geändert worden sind,
3. Artikel 1, Artikel 3 §§ 1 bis 3, Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen) in der am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses angenommenen Neufassung (BGBl. 2015 II S. 854, 868), die zuletzt durch den in Bern am 29. und 30. September 2015 auf der 12. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gefassten Beschluss (BGBl. 2017 II S. 820, 829) geändert worden sind, sowie
4. Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST – Anhang H zum Übereinkommen).

Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem die Änderungen der in Artikel 1 Nummer 1 und 4 genannten Vorschriften nach Artikel 35 § 2 und der in Artikel 1 Nummern 2 und 3 genannten Vorschriften nach Artikel 34 § 3 des Übereinkommens in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat am 25. und 26. September 2018 Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999) und seiner Anhänge E und G sowie den neuen Anhang H beschlossen. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen müssen durch die Mitgliedstaaten und die Europäische Union als regionale Organisation, die dem COTIF beigetreten ist (Artikel 38 COTIF 1999), genehmigt werden, damit sie in Kraft treten können. Die Änderungen des Grundübereinkommens treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft (Artikel 35 § 2 COTIF 1999). Die Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft (Artikel 34 § 3 COTIF 1999). Die Bundesregierung spricht sich dafür aus, die Änderungen zu genehmigen. Damit die Änderungen durch die Bundesrepublik Deutschland genehmigt werden können, ist – soweit diese in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen – nach Artikel 59 Absatz 2 des Grundgesetzes ein Vertragsgesetz erforderlich. Die Regelungen des Übereinkommens beziehen sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung, weshalb bereits hinsichtlich des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 ein Vertragsgesetz erforderlich war. Auch die Änderungen bedürfen daher der Zustimmung oder der Mitwirkung der jeweils für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes.

II. Alternativen

Keine.

III. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz stärkt den Verkehrsträger Eisenbahn, indem es einen Beitrag zur Angleichung der internationalen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr leistet. Da der Eisenbahnverkehr durch eine Vereinheitlichung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf internationaler Ebene insgesamt attraktiver wird, trägt das Vorhaben zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene wird insgesamt gestärkt, auch im intermodalen Wettbewerb.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird mit dem Gesetz positiv berührt: Durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr wird der Verkehrsträger Schiene insgesamt gestärkt und eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wird so befördert.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

Bund, Länder und Kommunen werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen, noch bei Bürgerinnen und Bürgern. Auch für den Bund und die Länder entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

4. Weitere Kosten

Keine.

IV. Befristung; Evaluierung

Entfällt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Soweit die Änderungsbeschlüsse in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen, ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden. Bereits das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (BGBl. 1985 II S. 130, 132) ist auf der Grundlage eines Vertragsgesetzes ratifiziert worden. Zwar können nach Artikel 2 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140) dort bezeichnete Änderungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge durch Verordnung geändert werden. Keiner der in dieser Verordnungsermächtigung genannten Tatbestände trifft jedoch zu.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Absatz 5 Satz 2 des Grundgesetzes erforderlich, da das Vorhaben Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr hat.

Zu Artikel 2

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Ein schnelles Inkrafttreten ist wünschenswert, damit die Genehmigung zu den Änderungen erklärt werden kann.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt zu geben. Dies dient der Rechtssicherheit.

**Beschluss der 13. Generalversammlung
zur Änderung des Grundübereinkommens**

**Decision of the 13th General Assembly
to modify the Convention**

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

**Änderungen
der Bestimmungen**

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird wie folgt geändert:

Artikel 2 wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Buchstabe a) wird der Unterpunkt 3 wie folgt gefasst:
„3. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;“
2. In § 1 wird nach Buchstabe d) folgender Buchstabe e) eingefügt:
„e) Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aufstellen;“
3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe e) Buchstabe f).
4. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe f) Buchstabe g) und wird wie folgt gefasst:
„g) die in den Buchstaben a) bis f) genannten einheitlichen Rechtsordnungen, Regeln und Verfahren unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen weiterentwickeln.“

Artikel 6 wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird Buchstabe e) wie folgt gefasst:
„e) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“, Anhang E zum Übereinkommen;“
2. In § 1 wird nach Buchstabe g) folgender Buchstabe h) eingefügt:
„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“, Anhang H zum Übereinkommen;“
3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe h) Buchstabe i).

**Amendments
to the provisions**

The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:

Article 2 is modified as follows:

1. In § 1, letter a) subpoint 3 to read as follows:
“3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;”
2. In § 1, the following letter e) is inserted after letter d):
“e) laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic;”
3. In § 1, former letter e) becomes letter f).
4. In § 1, former letter f) becomes letter g) to read as follows:
“g) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to f) taking account of legal, economic and technical developments.”

Article 6 is modified as follows:

1. In § 1, amend letter e) to read as follows:
“e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention;”
2. In § 1, insert a new letter h) to read as follows:
“h) the “Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST)”, forming Appendix H to the Convention;”
3. In § 1, former letter h) becomes letter i).

**Modification
des dispositions**

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit:

L'article 2 est modifié comme suit:

1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit:
«3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire;»
2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit:
«e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international;»
3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).
4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g) libellée comme suit:
«g) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à f) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.»

L'article 6 est modifié comme suit:

1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit:
«e) les «Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI)», formant l'Appendice E à la Convention;»
2. Au § 1, insérer une nouvelle lettre h) libellée comme suit:
«h) les «Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST)», formant l'Appendice H à la Convention;»
3. Au § 1, la lettre anciennement h) devient la lettre i).

Artikel 20 wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird Buchstabe e) wie folgt gefasst:

„e) befasst sich mit allen weiteren Angelegenheiten, die ihm gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und den Einheitlichen Rechtsvorschriften EST zur Behandlung zugewiesen sind.“

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Der Fachausschuss für technische Fragen ist beschlussfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1 vertreten ist. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben, in Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST abgegeben haben, in Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht.“

Artikel 33 wird wie folgt geändert:

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

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

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

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

3. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

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

Artikel 34 wird wie folgt geändert:

- §§ 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:

Article 20 is modified as follows:

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

“e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”

2. Amend § 2 to read as follows:

“§ 2

There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the EST Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”

Article 33 is modified as follows:

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

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

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

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

3. Amend § 6 to read as follows:

“§ 6

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

Article 34 is modified as follows:

- Amend §§ 3 to 6 to read as follows:

L'article 20 est modifié comme suit:

1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit

«e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU, aux Règles uniformes ATMF et aux Règles uniformes EST.»

2. Le § 2 est libellé comme suit:

«§ 2

A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1, y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions d'une Annexe aux Règles uniformes EST, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée.»

L'article 33 est modifié comme suit:

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

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

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

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

3. Le § 6 est libellé comme suit:

«§ 6

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

L'article 34 est modifié comme suit:

- Les § 3 à 6 sont libelles comme suit:

„§ 3

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

§ 4

Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst sowie ihre Erklärungen, wonach sie Änderungen am Übereinkommen selbst oder seinen Anhängen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 5

Die in § 2 genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.

§ 6

Die Generalversammlung kann bei der Beschlussfassung über eine Änderung feststellen, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass für jeden Mitgliedstaat, der eine Erklärung gemäß § 2 oder § 3 abgibt und der die Änderung nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach ihrem Inkrafttreten genehmigt oder seine Erklärung zurückzieht, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.“

Artikel 35 wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs nach § 3, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. In den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Be-

“§ 3

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

§ 4

The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention itself decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve modifications of the Convention itself or its Appendices, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

§ 5

The period referred to in § 2 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.

§ 6

The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification or withdrawn its declaration within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.”

Article 35 is modified as follows:

1. Amend § 4 to read as follows:

“§ 4

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

«§ 3

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

§ 4

Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas les modifications à la Convention proprement dite ou à ses Appendices. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5

Le délai visé au § 2 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6

L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification, que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification ou retiré sa déclaration dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.»

L'article 35 est modifié comme suit:

1. Le § 4 est libellé comme suit:

«§ 4

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

schlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch. Im Falle eines Widerspruchs gegen die Annahme oder Änderung einer Anlage zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften EST wird nur diese Anlage im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.“

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

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

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

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

of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection. In the case of objection to the adoption or modification of an Annex to the EST Uniform Rules, only that Annex shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.”

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

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

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

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

avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle. En cas d'objection contre l'adoption ou la modification d'une Annexe aux Règles uniformes EST, seule ladite Annexe est suspendue en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.»

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

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

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

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

**Beschluss der 13. Generalversammlung
zur Änderung des Anhangs E**

**Decision of the 13th General Assembly
to modify Appendix E**

**Décision de la 13e Assemblée générale
de modifier l'Appendice E**

**Änderungen
der Bestimmungen**

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), werden wie folgt geändert:

Der Titel wird wie folgt geändert:

Der Titel wird wie folgt gefasst:

**„Einheitliche Rechtsvorschriften
für den Vertrag über die Nutzung
der Eisenbahninfrastruktur im
internationalen Eisenbahnverkehr“**

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Nutzungsvertrag) in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.“

2. Nach § 1 wird folgender § 2 eingefügt:

„§ 2

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

3. Der ehemalige § 2 wird § 3.

Artikel 3 wird wie folgt geändert:

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

„aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Zugtrasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen erfordert, die

**Amendments
to the provisions**

The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic, Appendix E to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:

The title is modified as follows:

Amend the title to read as follows:

**“Uniform Rules
concerning the Contract
of Use of Railway Infrastructure
in International Railway Traffic”**

Article 1 is modified as follows:

1. Amend § 1 to read as follows:

“§ 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.”

2. The following § 2 is inserted after § 1

“§ 2

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

3. Former § 2 becomes § 3.

Article 3 ist modified as follows:

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

“aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two

**Modification
des dispositions**

Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit:

Le titre est modifié comme suit:

Le titre est libellé comme suit:

**«Règles uniformes
concernant le contrat d'utilisation
de l'infrastructure ferroviaire
en trafic international ferroviaire»**

L'article premier est modifié comme suit:

1. Le § 1 est libellé comme suit:

«§ 1

Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) dans un Etat membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.»

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

«§ 2

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

3. L'ancien § 2 devient le § 3.

L'article 3 est modifié comme suit:

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

«aa) «trafic international ferroviaire» désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux

sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert sind;“

States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;”

Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés;”

2. Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

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;“

2. Amend letter b) to read as follows:

“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;”

2. La lettre b) est libellée comme suit:

«b) «gestionnaire» désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire;»

3. Buchstabe c) wird wie folgt gefasst:

„c) „Beförderer“ die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr befördert und die nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;“

3. Amend letter c) to read as follows:

“c) “carrier” means the natural or legal person which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;”

3. La lettre c) est libellée comme suit:

«c) «transporteur» désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;»

4. Buchstabe g) wird wie folgt gefasst:

„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.“

4. Amend letter g) to read as follows:

“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.”

4. La lettre g) est libellée comme suit:

«g) «certificat de sécurité» désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur:

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

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

Artikel 5 wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

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

Article 5 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

“§ 1

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

L'article 5 est modifié comme suit:

Le § 1 est libellé comme suit:

«§ 1

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

Artikel 5bis wird wie folgt geändert:

§§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„§ 1

Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.

Article 5bis ist modified as follows:

Amend §§ 1 and 2 to read as follows:

“§ 1

The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

L'article 5bis est modifié comme suit:

Les § 1 et 2 sont libellés comme suit:

«§ 1

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

§ 2

Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.“

Artikel 7 wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.“

Artikel 8 wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Der Betreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

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

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

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

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

Artikel 9 wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 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),

§ 2

The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.”

Article 7 is modified as follows:

Amend § 2 to read as follows:

“§ 2

The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.”

Article 8 is modified as follows:

1. Amend § 1 to read as follows:

“§ 1

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

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

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

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

Article 9 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

“§ 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),

§ 2

Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.»

L'article 7 est modifié comme suit:

Le § 2 est libellé comme suit:

«§ 2

Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire.»

Article 8 est modifié comme suit:

1. Le § 1 est libellé comme suit:

«§ 1

Le gestionnaire est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

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

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

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

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

Article 9 est modifié comme suit:

Le § 1 est libellé comme suit:

«§ 1

Le transporteur est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

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 wird wie folgt geändert:

§ 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 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 is modified as follows:

Amend § 3 to read as follows:

“§ 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.”

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.»

Article 10 est modifié comme suit:

Le § 3 est libellé comme suit:

«§ 3

En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.»

**Beschluss der 13. Generalversammlung
zur Änderung des Anhangs G**

**Decision of the 13th General Assembly
to modify Appendix G**

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

**Änderungen
der Bestimmungen**

Die Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) werden wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Fahrzeuge zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.“

Artikel 3 wird wie folgt geändert:

§§ 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:

„§ 1

Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Fahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.

§ 2

Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Fahrzeuge den

- a) Bauvorschriften der ETV,
- b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,
- c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.

§ 3

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

**Amendments
to the provisions**

The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic, Appendix G to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:

Article 1 is modified as follows:

Article 1 is amended to read as follows:

“These Uniform Rules lay down, for vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.”

Article 3 is modified as follows:

Amend §§ 1 to 3 to read as follows:

“§ 1

Each vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 2

The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the vehicles satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the UTP,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
- c) the special conditions of an admission under Article 7a.

§ 3

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

**Modification
des dispositions**

Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit:

L'article premier est modifié comme suit:

L'article premier est libellé comme suit:

«Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.»

L'article 3 est modifié comme suit:

Les § 1 à 3 sont libellés comme suit:

«§ 1

Pour circuler en trafic international, chaque véhicule doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2

L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3

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

Artikel 9 wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

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

Article 9 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

“§ 1

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

L'article 9 est modifié comme suit:

Le § 1 est libellé comme suit:

«§ 1

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

**Beschluss der 13. Generalversammlung
zur Hinzufügung des Anhangs H**

**Decision of the 13th General Assembly
to add Appendix H**

**Décision de la 13e Assemblée générale
d'introduire l'Appendice H**

**Änderungen
der Bestimmungen**

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird wie folgt geändert:

Ein neuer Anhang H wird wie folgt hinzugefügt:

**„Einheitliche Rechtsvorschriften
für den sicheren Betrieb
von Zügen im internationalen Verkehr
(EST – Anhang H zum Übereinkommen)**

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlagen und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU definierten Begriffen der Ausdruck

- a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit auszuüben beabsichtigt;
- b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;
- c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;

**Amendments
to the provisions**

The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:

A new Appendix H is added as follows:

**“Uniform Rules
concerning the Safe Operation
of Trains in International Traffic
(EST – Appendix H to the Convention)**

Article 1

Scope

These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annexes and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF Uniform Rules and Article 2 of APTU Uniform Rules, the term

- a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;
- b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;
- c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;

**Modification
des dispositions**

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit:

Le nouvel appendice H est introduit comme suit:

**«Règles uniformes
concernant l'exploitation en sécurité
des trains en trafic international
(EST – Appendice H à la Convention)**

Article premier

Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance.

Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uniformes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme:

- a) «domaine d'exploitation» désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé;
- b) «autorité de certification de la sécurité» désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires;
- c) «entreprise ferroviaire certifiée» désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité;

- d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;
- e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;
- 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;
- 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;
- h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;
- j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.
- 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) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;
- f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;
- g) “Safety Certificate” means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;
- h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;
- i) “supervision” means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;
- j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.
- d) «interopérabilité» désigne l’aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d’un système ferroviaire ainsi qu’en provenance ou à destination d’autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis;
- e) «contrôle» désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d’infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace;
- f) «système ferroviaire» désigne, dans chaque Etat 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;
- 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’Etat où le certificat est valide;
- h) «système de gestion de la sécurité» désigne l’organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l’infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations;
- i) «surveillance» désigne le dispositif mis en place par l’autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité;
- j) «autorité de surveillance» désigne l’entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.

Artikel 3**Anforderungen betreffend
Betrieb und Sicherheit**

§ 1

Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.

§ 2

Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Ver-

Article 3**Operational
and safety requirements**

§ 1

Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.

§ 2

Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure

Article 3**Exigences en matière
d’exploitation et de sécurité**

§ 1

En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d’exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.

§ 2

Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l’entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d’avoir une incidence sur l’exploitation sûre du système ferroviaire, les Etats 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

kehr und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken dem/den betroffenen Infrastrukturbetreiber(n) und dem/den den Zug betreibenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen ist.

§ 3

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

§ 4

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

Artikel 4**Sicherheitsbescheinigungsbehörde**

§ 1

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

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

§ 2

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

§ 3

Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.

Artikel 5**Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen**

§ 1

Die Vertragsstaaten lassen nur den Betrieb von Zügen von Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr zu, die über eine gültige Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet verfügen.

§ 2

Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.

§ 3

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

§ 4

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

Article 4**Safety Certification Authority**

§ 1

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

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

§ 2

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

§ 3

The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of notification.

Article 5**Safety certification of railway undertakings**

§ 1

Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.

§ 2

Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued

soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.

§ 3

Les Etats parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.

§ 4

Les Etats parties veillent à ce que toutes les règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

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

§ 1

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

L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.

§ 2

Chaque Etat partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.

§ 3

Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.

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

§ 1

Les Etats parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.

§ 2

Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont

sind in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften auszustellen.

§ 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.

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.

Zu diesem Zweck sind Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.

§ 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.

§ 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 geographischen Tätigkeitsgebiets und der Geltungsdauer jeder Bescheinigung, und dieses Register auf dem neuesten Stand halten.

§ 6

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.

§ 7

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von

in accordance with the provisions set out in these Uniform Rules.

§ 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.

This acceptance is only mandatory as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of equivalent provisions set out in the Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions.

Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.

§ 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.

§ 5

Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.

§ 6

The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.

§ 7

The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations

délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 3

Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre Etat 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 Etat partie.

Cette reconnaissance n'est obligatoire que pour les évaluations de la conformité qui sont réalisées sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les Prescriptions techniques uniformes.

Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.

§ 4

Indépendamment du § 3, tout Etat 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 Etats, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces Etats. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.

§ 5

Les Etats parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.

§ 6

La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.

§ 7

La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommanda-

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

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

tions 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.

Artikel 6 Überwachung

§ 1

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

Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.

§ 2

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

§ 3

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

§ 4

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

§ 5

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.

Artikel 7 Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb

§ 1

Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.

§ 2

Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetrei-

Article 6 Supervision

§ 1

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

The Supervision Authority and the Safety Certification Authority mentioned in Article 4(1) may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.

§ 2

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

§ 3

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

§ 4

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

§ 5

The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.

Article 7 Safety management and the operation of trains

§ 1

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

§ 2

Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of

Article 6 Surveillance

§ 1

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

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

§ 2

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

§ 3

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

§ 4

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

§ 5

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

Article 7 Gestion de la sécurité et exploitation des trains

§ 1

Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.

§ 2

Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'ex-

ber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.

§ 3

Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Züge sicher betrieben werden.

§ 4

Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.

Artikel 8
Anlagen und
Empfehlungen

§ 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.

§ 2

Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von:

- a) jedem Vertragsstaat;
- b) jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF;
- c) jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein der Anlage aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

§ 3

Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften folgende Aspekte zu behandeln:

- a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem anzuwenden, von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbes-

trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.

§ 3

Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.

§ 4

Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.

Article 8
Annexes and
recommendations

§ 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

An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;
- c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 3

In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:

- a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;

exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.

§ 3

Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.

§ 4

Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.

Article 8
Annexes et
recommandations

§ 1

La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.

§ 2

Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF;
- c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3

Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent:

- a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et amé-

serung ihrer Sicherheitsmanagement-systeme;

- b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;
- 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;
- d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.

Der Fachausschuss für technische Fragen prüft, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.

§ 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.

§ 5

Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.

**Artikel 9
Erklärungen**

§ 1

Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.

§ 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.

liorent leurs systèmes de gestion de la sécurité;

- b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;
- c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;
- d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.

The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.

§ 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.

§ 5

The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic

**Article 9
Declarations**

§ 1

Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2

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.

- b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien;

- c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire;

- d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

§ 4

L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 5

La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

**Article 9
Déclarations**

§ 1

Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2

Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3

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.”

§ 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.»

Denkschrift

I. Allgemeines

Die Beschlüsse der 13. Generalversammlung der OTIF haben eine Neufassung der jeweils betroffenen Rechtsvorschrift zum Gegenstand.

Soweit die Änderungen des Übereinkommens in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen, werden diese mittels eines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes umgesetzt. Soweit die Vertragsänderungen bzw. Änderungsbeschlüsse auch in mitgliedstaatlicher Kompetenz liegen, bedarf es zu deren Ratifikation grundsätzlich bereits deshalb eines Vertragsgesetzes im Sinne von Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes, da auch das „Grundübereinkommen“ auf der Grundlage eines Vertragsgesetzes ratifiziert worden ist. Die vorliegenden Änderungen des Übereinkommens beziehen sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung.

Die nachfolgenden Änderungen betreffen teilweise Gegenstände der zwischen der Europäischen Union und den Mitgliedstaaten geteilten Zuständigkeit und teilweise auch Gegenstände ausschließlicher Unionskompetenz.

Der im Namen der Union auf der 13. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu vertretende Standpunkt ist mit Beschluss (EU) 2018/1296 des Rates vom 18. September 2018 festgelegt worden (entsprechend dem EuGH Urteil vom 5. Dezember 2017 in der Rechtsache C-600/14 (OTIF) sowie dem EuGH Urteil vom 27. März 2019 in der Rechtssache C 620/16). Hieraus ergibt sich auch im Einzelnen die Zuständigkeitsverteilung zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten. Soweit die geänderten Regelungen des Übereinkommens COTIF bereits durch verschiedene EU-Richtlinien und EU-Verordnungen harmonisiert sind oder noch durch die Europäische Union angepasst werden, fallen diese Teile der Änderungsbeschlüsse in die Zuständigkeit der Europäischen Union und werden von der Zustimmungskompetenz des Deutschen Bundestages nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes nicht erfasst.

Unbeschadet des Ziels und des Zwecks des COTIF, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, sowie unbeschadet seiner uneingeschränkten Anwendung gegenüber anderen Vertragsparteien des COTIF wenden Vertragsparteien des COTIF, die Mitgliedstaaten der Union sind, in ihren Beziehungen untereinander daher die Rechtsvorschriften der Union an und wenden dementsprechend nicht die Vorschriften aufgrund des COTIF an, außer wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen. Im Verhältnis zu Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht der Europäischen Union angehören, gelten die Vorschriften des COTIF und seiner Anhänge vollumfänglich.

Die Union verfügt immer dann, wenn das Unionsrecht ihren Organen im Hinblick auf die Verwirklichung eines bestimmten Ziels interne Zuständigkeit verleiht, über die Befugnis, die zur Erreichung dieses Ziels erforderlichen völkerrechtlichen Verpflichtungen einzugehen. Die vorliegenden Änderungen beziehen sich auf das Grundübereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, die Einheitlichen Rechtsvor-

schriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI), die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF) und die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999)

Zu Artikel 2 – Ziel der Organisation und Artikel 6 – Einheitliche Rechtsvorschriften

Infolge einer redaktionellen Änderung des Titels der ER CUI müssen die Artikel 2 (§ 1 Buchstabe a Nummer 3) und Artikel 6 (§ 1 Buchstabe e) des Grundübereinkommens geändert werden. So wird in beiden Bestimmungen das Wort „Eisenbahninfrastruktur“ statt „Infrastruktur“ verwendet. Dies dient der Klarstellung.

Eine neue einheitliche Rechtsordnung im Sinne von Artikel 2 § 2 COTIF wird in Form eines neuen Anhangs H eingeführt. Ziel ist die Unterstützung der Interoperabilität beim Grenzübergang ganzer Züge. Dieses Ziel muss auch in Artikel 2 § 1 COTIF in Bezug genommen werden. Artikel 6 § 1 COTIF wurde um den neuen Anhang in der Liste der Anhänge ergänzt.

Zu Artikel 20 – Fachausschuss für technische Fragen

Die Annahme des neuen Anhangs H bringt neue Aufgaben für den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) mit sich. Artikel 20 § 1 COTIF wurde angepasst, um diesen neuen Aufgaben des CTE Rechnung zu tragen. Der CTE wird befugt sein, Beschlüsse gemäß Artikel 8 des neuen Anhangs zu treffen, d. h. Anlagen zu Anhang H (ER EST) anzunehmen sowie Methoden und Praktiken betreffend den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zu empfehlen.

Zu Artikel 33 – Zuständigkeiten

Artikel 33 COTIF legt die Zuständigkeiten in Bezug auf Änderungen am Übereinkommen und seinen Anhängen zwischen der Generalversammlung einerseits und den Ausschüssen andererseits fest. Die Zuständigkeit in Bezug auf Änderungen am neuen Anhang H muss auch bestimmt werden. Mit der Anpassung wird der CTE befähigt, jegliche Anlagen zu allen drei technischen Anhängen (Anhänge F, G und H) anzunehmen und/oder zu ändern.

Zu Artikel 34 – Beschlüsse der Generalversammlung

Das Verfahren zur Änderung der Anhänge wurde bei der 26. Tagung des Revisionsausschusses und der 13. Tagung der Generalversammlung neuerlich geprüft. Unter Berücksichtigung der intensiven nationalen und regionalen rechtlichen Entwicklungen wurde das rechtzeitige Inkrafttreten von Änderungen des in den Anhängen enthaltenen einheitlichen Eisenbahnrechts unterstützt und

die Generalversammlung nahm Änderungen des Artikels 34 §§ 3 bis 6 an. § 3 legt fest, dass von der Generalversammlung angenommene Änderungen der Anhänge sechsdreißig Monate nach Mitteilung der Änderungen durch den Generalsekretär für alle Mitgliedstaaten automatisch in Kraft treten, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen, sowie derjenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben. Bei den vom Revisionsausschuss und der Generalversammlung beschlossenen Änderungen sehen die §§ 2 und 3 das Recht der Mitgliedstaaten vor, durch eine Erklärung über die Nichtgenehmigung „auszusteigen“. Die rechtlichen Folgen dieser Maßnahme sind in Artikel 34 §§ 6 und 7 dargelegt.

Zu Artikel 35 – Beschlüsse der Ausschüsse

In Übereinstimmung mit Artikel 35 § 4 COTIF können Mitgliedstaaten gegen jeden von einem Ausschuss getroffenen Beschluss Widerspruch erheben. Dies umfasst auch Beschlüsse des CTE zu den ER EST und ihren Anlagen. Wenn sich ein Widerspruch auf eine Bestimmung eines Anhangs bezieht, wird die Anwendung des betreffenden Anhangs im Verkehr mit und zwischen denjenigen Mitgliedstaaten ausgesetzt, die Widerspruch erhoben haben. Diese Regel wird auch auf den neuen Anhang H Anwendung finden.

Wenn sich ein Widerspruch auf eine vom CTE angenommene Anlage der ER APTU oder der ER ATMF bezieht, wird lediglich die Anwendung dieser Anlage im Verkehr mit und zwischen denjenigen Mitgliedstaaten ausgesetzt, die Widerspruch erhoben haben. Eine ähnliche Regel wird in Bezug auf die Anlagen der ER EST eingeführt.

2. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen)

Zu Artikel 1 – Anwendungsbereich

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

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

§ 2 dient der Klarstellung, dass auch eine von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betriebene Eisenbahninfrastruktur, die aufgrund eines Vertrages genutzt wird, unter die ER CUI fällt. Handelt es sich um eine „staatliche“ Infrastruktur, muss der Nutzungsvertrag nicht unbedingt zivilrechtlichen Charakter haben; auch öffentlich-rechtliche Verträge sind denkbar, die dann jedoch insbesondere hinsichtlich der Haftung ebenfalls den ER CUI unterliegen.

Zu Artikel 3 – Begriffsbestimmungen

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

Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23. bis 25. Juni 2009), die Begriffsbestimmung „Betreiber“ in Buchstabe b klarzustellen, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das EU-Recht oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.

Die Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI hat schließlich eine weitere Abänderung der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ erforderlich gemacht: Spezifikum der Begriffsbestimmung ist nicht die Erbringung internationaler Beförderungsleistungen gemäß ER CIV oder CIM, sondern die Beförderung im internationalen Eisenbahnverkehr, für den neu eine Begriffsbestimmung eingeführt wurde. Der Verweis auf die ER CIV/CIM ist angesichts des neuen Wortlauts des Artikels 1 § 1 und der neu eingeführten Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ überflüssig geworden. Darüber hinaus ist der Wortlaut an ähnliche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Artikel 2 Buchstabe c CUV) oder im EU-Recht (Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen worden. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.

Die Begriffsbestimmung für „Sicherheitszertifikat“ in Buchstabe g stellt klar, dass es nicht nur um die Sicherheit der Fahrzeuge geht, sondern dass sich diese Bescheinigung auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 95/19/EG).

Zu den Artikeln 5, 7 und 10

Die Terminologie wird innerhalb der ER CUI und auch mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen „Nutzungsvertrag“ anstatt „Vertrag über die Nutzung der

„Infrastruktur“ und „Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“ harmonisiert.

Zu Artikel 8

Im Kontext der Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI ist auch die Kohärenz zwischen Artikel 1 und 8 geprüft worden. Schlussendlich musste nur der umständliche Wortlaut in Artikel 8 § 1 angepasst werden. In dieser Bestimmung sind die Haftung für Personenschäden (Buchstabe a) sowie für Sachschäden einerseits (Buchstabe b) und Vermögensschäden andererseits (Buchstabe c) zuvor alle zusammen in einem Satz behandelt worden. Dies war, wie sich herausgestellt hat, nicht gerechtfertigt. Direkte Schäden (Buchstaben a und b) und indirekte Schäden (Buchstabe c) müssen aus zwei Gründen getrennt voneinander betrachtet werden: Zum einen müssen Vermögensschäden, im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a und b, ihren Ursprung in der Infrastruktur haben. Sie treten jedoch nicht während der Nutzung ein, sondern werden erst später erlitten, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat. Zum anderen können Vermögensschäden nicht von den Hilfspersonen des Beförderers erlitten werden, sondern nur vom Beförderer selbst. Es ist zu berücksichtigen, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.

Zu Artikel 9

In § 1 wurde die Terminologie harmonisiert. Aus „Infrastruktur“ wurde „Eisenbahninfrastruktur“, um innerhalb der ER CUI und mit der in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begrifflichkeit kohärent zu sein.

- Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen); ausschließliche Unionskompetenz gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV

Zu den Artikeln 1, 3 und 9

Im Kontext der ER ATMF sind die Begriffe „Fahrzeug“ und „Eisenbahnfahrzeug“ austauschbar; beide Begriffe kommen vor und sind bedeutungsgleich. Basierend auf einem Vorschlag der Europäischen Union hat die Generalversammlung beschlossen, in den in seiner Zuständigkeit liegenden Artikeln lediglich „Fahrzeug“ und nicht mehr „Eisenbahnfahrzeug“ zu verwenden.

- Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST – Anhang H zum Übereinkommen); ausschließliche Unionskompetenz gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV

Allgemein

Die Bestimmungen des neuen Anhangs H basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union in der EU-Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG.

Das bedeutet, dass der neue Anhang H die bestehenden Vorschriften des EU-Rechts überwiegend inhaltlich 1 : 1 ins COTIF überträgt. Ein wesentlicher Unterschied ist lediglich, dass das EU-Recht die zwingende gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen vorsieht; das COTIF dafür eine bilaterale Vereinbarung erfordert (siehe hierzu auch Artikel 5). Die Regelungen des EU-Rechts, die eine verpflichtende gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigung, Teil A, vorsehen, gehen folglich sogar weiter als die des neuen Anhangs H des COTIF. Aus diesem Grund bedarf es für Mitgliedstaaten der Europäischen Union und sonstige Staaten, die aufgrund ihrer internationalen Übereinkünfte mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, keiner zusätzlichen Umsetzungsmaßnahmen. Folglich sind auch in Deutschland über die formale Ratifikation des Textes hinausgehende Maßnahmen zur Umsetzung von Anhang H nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere für die Stellen in Anhang H, an denen konkrete Pflichten an die Vertragsstaaten formuliert sind.

Zu Artikel 1 – Anwendungsbereich

Anhang H (ER EST) ist in Kombination mit Anhang G (ER ATMF) anzuwenden. Seine Anwendung ohne die gleichzeitige Umsetzung und Anwendung der ATMF ist nicht vorgesehen. Staaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung der ATMF abgegeben haben, sollten auch die EST nicht anwenden.

Die ATMF regeln die Zulassung und fortlaufende Betriebstauglichkeit von Fahrzeugen, indem sie u. a. die Pflichten und Zuständigkeiten der Halter, Eisenbahnunternehmen und für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie die bei der Zugbildung zu beachtenden Aspekte festlegen. Anhang H regelt den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen, die ihrerseits aus ATMF-konformen Fahrzeugen zusammengesetzt sind. Es muss unterschieden werden zwischen den für die Interoperabilität von Zügen notwendigen betrieblichen, technischen und sicherheitsbezogenen Vorschriften (Teil des Anhangs H) und den Zugangsbedingungen für Eisenbahnunternehmen zum Betrieb auf dem Schienennetz eines Staates (nicht Teil des Anhangs H). Anhang H ist kompatibel mit den Bestimmungen des EU-Rechts zur Sicherheit des Eisenbahnsystems. Aus diesem Grund müssen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und sonstige Staaten, die aufgrund ihrer internationalen Übereinkünfte mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, im Prinzip keine zusätzlichen Umsetzungsmaßnahmen ergreifen.

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

Zu Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 ergänzen diejenigen der APTU und ATMF. Ein ähnliches Prinzip wurde in den APTU angewendet. Wo immer möglich, entsprechen die neuen Begriffsbestimmungen den im EU-Recht verwendeten Begriffen. Der Unterschied zwischen dem Interoperabilitätskonzept der Europäischen Union und demjenigen der ER EST liegt darin, dass das EU-Recht ein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem (den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum) begründet, wohingegen die ER EST, was den internationalen Verkehr anbelangt, die Interoperabilität zwischen diversen nationalen (oder internationalen) Eisenbahnsystemen verfolgen. Die Spezifikationen müssen für die Anwendung zwischen einzelnen Staaten oder auch Staatengruppen (Europäischen Union) geeignet sein. Mit Blick auf im internationalen Verkehr verwendete Fahrzeuge kann und wird ein Fahrzeug Teil multipler Eisenbahnsysteme sein, je nachdem wo es betrieben wird.

Zu Artikel 3 – Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit

Um ein Höchstmaß an Sicherheit, Interoperabilität und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten, muss der Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr weitestgehend standardisiert sein. Nur Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung dürfen Züge im internationalen Verkehr betreiben. Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. Diese Anforderung gilt nicht für Eisenbahnunternehmen, die im nationalen Verkehr einen Zug betreiben, der auch international verwendete Fahrzeuge enthält. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber teilen sich die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen. Dies ist von den Mitgliedstaaten durch nationale Gesetze sicherzustellen. In der Europäischen Union ist dieser Grundsatz in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verankert. Die Verantwortung für den sicheren Betrieb fällt hauptsächlich dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber zu. Nichtsdestoweniger haben im Eisenbahnsystem auch andere Akteure, wie u. a. Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen ihre Pflichten zu erfüllen. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber hat über ein eigenes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zu verfügen. Solange keine harmonisierten OTIF-Vorschriften zum SMS existieren, kann jeder Staat die ihm angemessen erscheinende Implementierung vorschreiben. Entscheidend ist dabei nur, dass jeder Beteiligte die korrekte Anwendung seines SMS kontrolliert. Terminologie und Konzepte wurden, wo immer möglich, so ausgewählt, dass sie den Vorschriften des EU-Rechts entsprechen, sodass die schrittweise Übertragung und nachfolgende Entwicklungen z. B. der gemeinsamen Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (die die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen ersetzen) sowie bezüglich Kontrolle und Überwachung möglich bleiben. Vertragsstaaten müssen das höchstmögliche Maß an Einheitlichkeit der Vorschriften zu Betriebs- und Sicherheitsanforderungen für Züge im internationalen Verkehr anstreben.

Zu Artikel 4 – Sicherheitsbescheinigungsbehörde

Jeder Staat benennt eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde, die für die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen zuständig ist, und setzt den Generalsekretär darüber in Kenntnis. Die Sicherheitsbescheinigungsbehörde muss von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig sein. Überwachungsbehörde und Sicherheitsbescheinigungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Innerhalb der Europäischen Union wird beispielsweise die Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei grenzüberschreitendem Betrieb als Sicherheitsbescheinigungsbehörde fungieren, während die Eisenbahnunternehmen für den nationalen Betrieb zwischen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und der nationalen Sicherheitsbehörde wählen können. Die nationalen Sicherheitsbehörden treten hier als Überwachungsbehörden auf. Bei der (Erneuerung der) Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen hat die Sicherheitsbescheinigungsbehörde alle im Rahmen des Überwachungsprozesses von der Überwachungsbehörde gesammelten relevanten Informationen zu berücksichtigen; beide Behörden müssen zusammenarbeiten. In Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt die Behörde, die sowohl die Sicherheitsbescheinigungen erteilt als auch für die Überwachung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig ist.

Zu Artikel 5 – Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen

Die Staaten sind frei in der Entscheidung, ob sie einem bestimmten Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Die Staaten können ferner entscheiden, dass eine bestimmte, von der Sicherheitsbescheinigungsbehörde eines anderen Staates ausgestellte Sicherheitsbescheinigung auch auf ihrem Hoheitsgebiet gilt. Sicherheitsbescheinigungen werden auf der alleinigen Grundlage der ER EST nicht automatisch anerkannt. Die Bescheinigung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden. Zukünftige Anlagen zum Sicherheitsbescheinigungsverfahren sowie gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) betreffende Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem oder die Überwachung, sollten derartige Vorschriften enthalten. In den ER EST und ihren (künftigen) Anlagen werden nicht alle Bedingungen, deren Einhaltung ein Staat von einem Eisenbahnunternehmen vor der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung verlangen kann, erschöpfend festgelegt. Die Staaten sollten jedoch keine mit den ER EST und ihren (künftigen) Anlagen unvereinbaren Anforderungen erlassen. Der Begriff „gleichwertige Bestimmungen“ bezieht sich auf COTIF-Bestimmungen, die in einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) oder Anlagen zu den ER EST enthalten sind und mit den EU-Bestimmungen in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) harmonisiert wurden. Ob die Bestimmungen gleichwertig sind, ist in den betreffenden COTIF-Bestimmungen angegeben. Aus Gründen der Transparenz sollte eine Liste der Eisenbahnunternehmen, die in den einzelnen Staaten über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, und des Geltungsbereichs jeder Sicherheitsbescheinigung öffentlich verfügbar gemacht werden, so dass Eisenbahnunternehmen und Staaten

sich einen Überblick über die Anwendung der ER EST verschaffen können.

Anhang H folgt demselben Prinzip wie Artikel 8 ATMF, der von der Eisenbahninfrastruktur die Einhaltung der ETV fordert, wobei Zulassung, Überwachung und Instandhaltung jedoch den in jedem Staat geltenden Vorschriften unterliegen und nicht in internationalen Regeln verbindlich vorgeschrieben sind. Ungeachtet des Vorgenannten ist es nützlich und verhältnismäßig, gemäß Artikel 8 § 5 Methoden und bewährte Verfahren für die Bewertung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen. Der Fachausschuss für technische Fragen ist daher befugt, Methoden und bewährte Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung und Überwachung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen. Für die Effizienz im Eisenbahnwesen ist die vollständige gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen der gegenseitigen Akzeptanz von (Teilen der) Bewertungsergebnisse(n) vorzuziehen. Die gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen ist in den ER EST jedoch nicht vorgesehen und ist nur bei vollständiger Harmonisierung der Anforderungen und Bewertungsmethoden möglich. Gegenseitige Begutachtungen könnten hierbei hilfreich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen ist befugt, Vorkehrungen zur Unterstützung der Durchführung von gegenseitigen Begutachtungen zu erlassen.

Zu Artikel 6 – Überwachung

Die Staaten haben die Sicherheitsmanagementsysteme der von ihnen zertifizierten Eisenbahnunternehmen zu überwachen. Diese Aufgabe fällt der Überwachungsbehörde zu.

Überwachungsbehörde und Sicherheitsbescheinigungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Die Überwachungsbehörde muss der Sicherheitsbescheinigungsbehörde

alle relevanten Informationen zukommen lassen, und die beiden Behörden müssen miteinander kooperieren.

Zu Artikel 7 – Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb

Dieser Artikel richtet sich an die am Betrieb beteiligten Parteien. Da die Pflichten zur Zugbildung und zur korrekten Verwendung der Fahrzeuge bereits in den ATMF geregelt sind, muss Anhang H diese Themen nicht abdecken.

Zu Artikel 8 – Anlagen und Empfehlungen

Dieser Artikel legt die Verfahren und Zuständigkeiten zum Einreichen von Vorschlägen und zur Annahme von Spezifikationen im Anwendungsbereich der ER EST fest. Auch die Möglichkeit zu Empfehlungen ist vorgesehen. Anlagen können in zwei Schritten entwickelt werden, wobei zunächst rasch die Grundsätze verabschiedet werden (Schritt 1) und danach mit der Entwicklung detaillierter Vorschriften begonnen wird (Schritt 2). Grundlage für den Text in den §§ 1 und 2 war Artikel 5 §§ 1 und 2 der ER APTU. Der in § 2 in Bezug genommene Antrag kann in Übereinstimmung mit Artikel 21 § 4 des Grundübereinkommens auch vom Generalsekretär gestellt werden. Die in § 3 gelisteten Anlagen sind für die korrekte Umsetzung der ER EST unerlässlich und sollten daher umgehend entwickelt und verfügbar gemacht werden. Die in § 2 zitierten Anlagen könnten auch Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon enthalten.

Zu Artikel 9 – Erklärungen

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