

Beschluss der 13. Generalversammlung zur Änderung des Grundübereinkommens

Artikel 2 §1, 6 § 1, 20 § 1 und § 2, 33 § 4 und § 6, 34 §§ 3 bis 6, 35 § 4 und § 6 des Übereinkommens 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 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).

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:

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

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

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,“

Beschluss der 13. Generalversammlung zur Änderung des Anhangs E (CUI)

Titel und Artikel 1 §1 und § 2, 3, 5 § 1, 5bis, 7 § 2, 8 § 1 und § 2, 9 § 1, 10 § 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI), 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 sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert sind;“

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;“

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;“

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.“

Artikel 5 wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt gefasst:

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

Artikel 5bis wird wie folgt geändert:

§§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

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

- § 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages 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),
- 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.“

Beschluss der 13. Generalversammlung zur Änderung des Anhangs G (ATMF)

Artikel 1, 3 §§1 bis 3, 9 § 1 des Anhangs G (ATMF) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF), 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.“

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.“

Beschluss der 13. Generalversammlung zum neuen Anhang H (EST)

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;
- 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.

Artikel 3 Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit

- § 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.
- § 2 Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren

Betrieb des Eisenbahnsystems haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken dem/den betroffenen Infrastrukturbetreiber(n) und dem/den den Zug betreibenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen ist.

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

Artikel 6 Überwachung

- § 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.
Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.
- § 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.
- § 3 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.
- § 4 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.
- § 5 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.

Artikel 7 Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb

- § 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.
- § 2 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.
- § 3 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.
- § 4 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen

korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.

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 Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;
 - 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.

§ 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.“