



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7728

Projet de loi portant approbation des modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

Date de dépôt : 03-12-2020

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-02-2021

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
03-12-2020	Déposé	7728/00	<u>3</u>
02-02-2021	Avis du Conseil d'État (2.2.2021)	7728/01	<u>60</u>
01-07-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (19) de la reunion du 1 juillet 2021	19	<u>63</u>
30-09-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (20) de la reunion du 30 septembre 2021	20	<u>69</u>
05-10-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7728/02	<u>95</u>
14-10-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°4 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°1 (Projet de loi N°7728)	<u>107</u>
14-10-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°4 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté n°7728	<u>110</u>
26-10-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-10-2021) Evacué par dispense du second vote (26-10-2021)	7728/03	<u>112</u>
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>115</u>
23-12-2021	Publié au Mémorial A n°931 en page 1	Mémorial A N° 931 de 2021	<u>117</u>

7728/00

N° 7728

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

* * *

(Dépôt: le 3.12.2020)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (1.12.2020)	2
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article	12
5) Fiche d'évaluation d'impact	13
6) Fiche financière	15
7) Texte des modifications	16

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Article unique. Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Palais de Luxembourg, le 1^{er} décembre 2020

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Les modifications suivantes ont été adoptées lors de la 13e Assemblée générale de l'OTIF :

- I) Modifications de la Convention de base
- II) Modification de la Convention de base par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé comme suit : « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) »
- III) Modifications au niveau des « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI) »
- IV) Modifications au niveau des « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF) »

I) Modifications au niveau de la Convention de base proprement dite

Il s'agit en l'occurrence des modifications insérées à la Convention de base proprement dite suite aux décisions prises lors de la 13ième Assemblée générale de l'OTIF.

Les modifications de la Convention de base adoptées lors de la dernière Assemblée générale ont principalement pour but d'atteindre les objectifs suivants :

a) *Simplification de la procédure de révision de la COTIF*

Considérations générales

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, prévoit actuellement deux procédures de modification principales.

Modification par l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale est compétente pour modifier la Convention de base et ses appendices sauf si les modifications sont expressément du ressort de commissions particulières en application de l'article 33 (Compétence).

Les modifications adoptées par l'Assemblée générale doivent être approuvées par les États membres, selon des modalités fixées dans leur propre droit constitutionnel. L'« approbation » comme acte juridique international exprime le consentement d'un État vis-à-vis des modifications à un traité.

Les modifications entrent en vigueur pour tous les États membres douze mois après leur approbation par un nombre précis d'États membres : deux tiers des membres pour les modifications à la Convention proprement dite, la moitié pour les modifications aux appendices.

Avant l'entrée en vigueur de modifications, les États membres peuvent émettre une déclaration selon laquelle ils ne les approuvent pas. Par suite d'une telle déclaration, il est possible que l'État cesse d'être membre de l'Organisation. Lorsque des modifications à un appendice entrent en vigueur, l'application de l'appendice est suspendue pour le trafic avec et entre les États membres qui ont émis une déclaration de non-approbation des modifications.

Modification par la Commission de révision.

Les modifications entrent en vigueur pour tous les États parties le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres.

L'approbation explicite par les États membres des modifications adoptées par la Commission de révision n'est pas requise à l'échelon international (approbation tacite).

Les États membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois suivant la date de la notification des modifications par le Secrétaire général. En cas d'objection formulée par un quart des États membres, les modifications n'entrent pas en vigueur. Lorsque des modifications à un appendice entrent en vigueur, l'application de l'appendice est suspendue pour le trafic avec et entre les États membres qui ont fait objection aux modifications.

Dans la pratique, les procédures nationales d'approbation pour les modifications adoptées par l'Assemblée générale prennent environ six ans. Il a fallu cinq ans pour que la COTIF 1980 entre en vigueur, six ans pour le protocole du 20 décembre 1990 et sept ans pour le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999.

Afin d'examiner les possibilités permettant une mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices dans un délai fixe, l'OTIF confie, après un appel d'offres, la tâche de préparer un avis juridique sur la procédure de révision de la COTIF et les possibilités pour sa modification à Mme Catherine Brölmann, expert reconnu en droit public international et maître de conférences en droit international à l'université d'Amsterdam.

Dans son avis juridique sur la procédure de révision de la COTIF et les possibilités de modification, Madame Catherine Brölmann soulignait les inconvénients suivants à la laborieuse procédure de révision actuelle de la COTIF par l'Assemblée générale :

- a) La longue période qui s'écoule avant l'entrée en vigueur effective de modifications importantes à la Convention peut avoir des répercussions négatives sur les modifications ultérieures, lesquelles peuvent être liées à des modifications dont l'entrée en vigueur est toujours attendue.
- b) Le fait que la COTIF prévoit deux procédures différentes pour la modification de la Convention et de ses appendices peut être à l'origine d'incohérences entre appendices, voire au sein d'un même appendice.

- c) La longueur des délais qui précèdent l'entrée en vigueur des modifications de la COTIF se répercute directement sur le marché ferroviaire des États membres : le cadre réglementaire ne peut satisfaire aux besoins du marché en termes de rapidité et d'adaptabilité, avec à terme de possibles retombées négatives sur les parts de marché des États membres dans le transport ferroviaire.
- d) L'impossibilité de prévoir quels seront ces délais a des effets analogues. L'approbation nationale est tributaire de paramètres juridiques, et parfois politiques, des différents ordres juridiques nationaux des États membres.
- e) L'évolution en parallèle du droit national et régional (notamment celui de l'Union européenne mais aussi celui de l'Espace économique européen) peut être à l'origine de variations et différences par rapport aux règles de la COTIF. En conséquence, un État membre peut se sentir contraint de faire une déclaration de non-application de certains appendices à la COTIF.

Simplifier la procédure de révision de la COTIF implique de trouver un juste équilibre afin d'assurer l'efficacité nécessaire du droit international tout en permettant un contrôle national suffisant de la procédure de conclusion des traités. À cette fin, il est proposé de fixer avec certitude la date d'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale.

Les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international, mais les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national devront être suivies. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats.

Considérations spécifiques

La procédure de modification des appendices de la COTIF a été réexaminée à la 26^{ième} session de la Commission de révision et par la 13^{ième} Assemblée générale.

Compte tenu des larges évolutions réglementaires régionales et nationales, l'entrée en vigueur à une date impartie des modifications du droit ferroviaire unifié consacré dans les appendices a été soutenue et l'Assemblée générale a adopté les modifications de l'article 34, § 3 à 6 ci-dessous.

Délai, option de retrait et vote (article 34, § 3)

Délai.

De nombreux États membres ont plaidé en faveur d'un délai de trois ans ou plus, ce qui correspond par ailleurs également à la périodicité de l'Assemblée générale. Parallèlement, certains États membres estiment que l'Assemblée générale devrait disposer d'une certaine latitude pour décider de la date d'entrée en vigueur de modifications, mais que le délai à compter de la date d'adoption ne devrait pas être inférieur à trois ans. Vu les constats précédents, un délai de 3 ans pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices à la Convention a finalement été retenu. Il court à partir de la date de la notification des modifications des appendices par le Secrétaire général. Finalement, il sera encore possible de différer l'entrée en vigueur, en particulier si un appendice est complètement refondu ; c'est-à-dire pour des modifications de grande ampleur. Cette décision devra être prise à la même majorité que l'adoption des modifications.

Option de retrait (article 34, § 4).

Eu égard à la souveraineté nationale, les États membres doivent pouvoir choisir de ne pas être liés. Ce droit est déjà inscrit dans la Convention tant pour les modifications adoptées par l'Assemblée générale, que pour celles adoptées par la Commission de révision.

Vote (article 14, § 6, de la COTIF).

Les règles de vote ne sont pas modifiées et les modifications ne pourront être adoptées que si une majorité d'États membres les appuient.

Déclarations de non-approbation (article 34, § 4 et 6)

Avec la procédure proposée, les États membres ne notifieront pas l'approbation des modifications aux appendices, mais seulement les déclarations de non-approbation ou le retrait de telles déclarations. Les paragraphes correspondants sont modifiés pour refléter la procédure révisée.

Conditions d'entrée en vigueur (article 34, § 5)

À la différence des conditions pour la modification de la Convention proprement dite, les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices sont désormais définies dans leur totalité au § 3 précité.

b) Modifications d'ordre rédactionnel de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention de base liées aux modifications insérées aux règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E à la Convention)

A des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E à la Convention) avec celle employée dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

c) Révision partielle de la convention de base liée à l'ajout du nouvel appendice « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) »

Contexte et justification des modifications

Approuvé par la Commission de révision en sa 26ième session, un projet de nouvel appendice H, ou Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST) a été adopté lors de la 13ième Assemblée générale entraînant que plusieurs dispositions de la Convention proprement dite ont dû être modifiées en conséquence afin qu'elle fasse référence au nouvel appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

A cet effet, les modifications suivantes ont dû être insérées dans la convention proprement dite :

But de l'Organisation (article 2)

Un nouveau système de droit uniforme, au sens de l'article 2, § 2, de la COTIF, est introduit avec le nouvel appendice H dans le but de favoriser l'interopérabilité en termes de trains complets traversant les frontières. Cette visée doit également apparaître dans l'article 2, § 1, de la COTIF.

Règles uniformes (article 6)

L'article 6, § 1, de la COTIF doit être modifié afin d'inclure le nouvel appendice dans la liste des appendices.

Commission d'experts techniques (article 20)

L'adoption du nouvel appendice H engendre de nouvelles attributions incombant à la Commission d'experts techniques (CTE). L'article 20, § 1, de la COTIF doit donc être modifié pour en tenir compte. La CTE sera compétente pour prendre les décisions visées à l'article 8 du nouvel appendice, c'est-à-dire :

- adopter les annexes aux RU EST [cette compétence est couverte au § 1, lettre d), par la référence à l'article 33, § 6, lequel doit être modifié (voir plus bas)] ;
- recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international [la lettre e) sera modifiée pour inclure cette nouvelle attribution].

Il ne faut pas oublier que les futures annexes aux RU EST feront partie intégrante de la Convention en application de l'article 6, § 2, de la COTIF.

Si la CTE prend des décisions concernant les dispositions des RU EST et leurs annexes, les États parties auront le droit, comme pour les dispositions de tout autre appendice ou annexe, de formuler

une objection conformément à l'article 35, § 4, de la COTIF. Celle-ci aura pour conséquence de suspendre l'application de l'appendice ou de l'annexe visée. Un État partie pourrait également ne pas appliquer une annexe particulière aux RU EST adoptée par la CTE parce qu'il a fait une déclaration conformément aux dispositions de l'article 9, § 1, des EST. Lorsqu'un État n'applique pas une annexe, que ce soit en raison d'une objection conforme à l'article 35, § 4, de la COTIF ou d'une déclaration en vertu de l'article 9, § 1, des RU EST, il n'a alors pas le droit de vote sur les modifications ultérieures de l'annexe concernée et n'est pas compté lors de la constatation du quorum. Une disposition en ce sens, semblable à la règle actuellement applicable pour l'adoption et la modification des annexes aux règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention) et aux règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention), a, de ce fait, été introduite à l'article 20, § 2, de la COTIF.

Compétence (article 33)

L'article 33 de la COTIF définit la répartition des compétences entre l'Assemblée générale et les commissions pour les modifications à la Convention et ses appendices. Les compétences pour les modifications du nouvel appendice H doivent donc également y être définies. Il s'agit d'introduire une nouvelle disposition habilitant la CTE à adopter et à modifier toute annexe aux trois appendices techniques, à savoir les appendices F, G et H.

Décisions des commissions (article 35)

En vertu de l'article 35, § 4, de la COTIF, les États membres peuvent formuler une objection contre toute décision prise par une commission, y compris les décisions concernant les RU EST et leurs annexes. Si une objection porte sur une disposition d'un appendice, l'application de l'appendice en question est suspendue pour le trafic avec et entre les États membres qui ont formulé cette objection. Il en ira de même avec le nouvel appendice H.

Si une objection porte sur une annexe aux RU APTU ou aux RU ATMF adoptée par la CTE, l'application de cette seule annexe est suspendue dans son intégralité pour le trafic avec et entre les États parties qui ont formulé cette objection. La même règle est introduite pour les annexes aux RU EST.

S'il n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions harmonisées mises au point sous la forme d'annexes à ces RU, un État partie peut émettre une déclaration en ce sens. Les principes applicables sont similaires à ceux de l'article 9 des APTU. Ainsi, l'État partie en question ne pourra pas être pris en compte lors de la détermination du nombre d'objections. L'article 35, § 6, doit être modifié en conséquence.

II) Modification de la Convention de base par l'ajout du nouvel appendice H – « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) »

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée par l'ajout du nouvel appendice H renfermant les Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST).

Considérations générales

Lors de la 12e session de l'Assemblée générale en septembre 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne (UE). Un projet de nouvel appendice H à la COTIF a été préparé à cet effet par le Secrétariat, en coordination avec la Commission d'experts techniques et son groupe de travail permanent. D'abord revu et approuvé à la 10ième session de la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017, ce projet a ensuite été examiné par la 26ième Commission de révision les 27 et 28 février 2018. La Commission de révision a prié le Secrétaire général de présenter pour décision à la 13ième Assemblée générale les propositions telles qu'elle les a modifiées.

Dans le contexte de la COTIF, l'interopérabilité signifie l'aptitude de systèmes ferroviaires nationaux différents à permettre la circulation sûre et sans interruption des trains qui atteignent les niveaux de performance requis. Elle implique donc l'exploitation transfrontalière de trains complets, laquelle suppose que l'infrastructure soit utilisée par différentes entreprises ferroviaires, qu'elles soient nationales ou étrangères. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut également se développer pour soutenir l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles.

La fiabilité et la rapidité des transports sont de plus en plus importantes pour les affaires des entreprises et les économies nationales. En trafic international, le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et systèmes techniques. Pour que les transports par chemin de fer restent compétitifs, il faut que les systèmes ferroviaires nationaux soient mieux harmonisés et interconnectés afin de permettre la circulation des trains.

La conclusion d'accords réciproques par les États semble inéluctable pour que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.

Ces accords devraient entre autres garantir la sécurité du système ferroviaire dans les cas où des gestionnaires d'infrastructure travaillent avec différentes entreprises ferroviaires. Or, la conclusion de multiples accords bilatéraux sans aucune coordination ne semble pas judicieuse : il serait plus efficace de mettre au point des règles et principes à l'échelle intergouvernementale. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international.

L'interopérabilité pourrait donc sensiblement accroître l'efficacité des chemins de fer, mais nécessite une harmonisation plus poussée des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires, par exemple. Un élément important pour le développement de cette interopérabilité est l'attribution des responsabilités en matière de sécurité, y compris la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires, à différents acteurs ferroviaires.

En vertu du nouvel appendice, les autorités nationales délivreront des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné.

Considérations spécifiques

Objectif général des RU EST

L'objectif du nouvel appendice est de proposer, pour les États qui appliquent déjà pleinement les règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention) et les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention), des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains.

Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, en définissant notamment les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien.

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

L'interopérabilité au-delà de l'UE

Comme suite aux discussions avec des organisations du secteur ferroviaire, des partenaires comme la Commission européenne et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat a suggéré que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE se fasse selon deux axes parallèles :

- les dispositions en matière d’exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d’infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires, sous la forme d’un nouvel appendice à la COTIF (appendice H) complémentaire aux RU ATMF, lesquelles régissent par exemple la certification des entités chargées de l’entretien des wagons de marchandises ;
- les conditions d’accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l’attribution des capacités.

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

La raison pour laquelle ces deux axes sont séparés est que le premier ne dépend pas du second. En l’absence de conditions d’accès convenues à l’échelon international, les États peuvent définir eux-mêmes les conditions d’accès à leur réseau ou en convenir dans des accords bilatéraux ou multilatéraux. De surcroît, un État peut sans problème conclure des accords d’accès différents avec ces différents États voisins.

En revanche, l’harmonisation en matière de sécurité et d’exploitation doit être aussi approfondie que possible en vue de l’adoption d’une approche moderne et efficace et afin d’éviter la multiplication d’approches incompatibles.

Champ d’application des RU EST

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

Les EST ne devraient être appliquées que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Cela présupposerait par exemple que tous les véhicules d’un train soient admis à l’exploitation et qu’une ECE leur ait été attribuée. Avec l’application des EST :

- les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;
- le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d’infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entreprises ferroviaires ;
- les règles en matière d’exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d’infrastructure sont publiques ;
- un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires ;
- toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d’infrastructure définissent leur système de gestion de la sécurité qui est contrôlé pour le compte de l’État.

Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d’application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d’infrastructure sont conjointement responsables de veiller à l’exploitation en toute sécurité des trains, chacun d’eux dans un domaine clairement défini.

La Commission d’experts techniques est compétente pour l’harmonisation des dispositions sur les sujets suivants :

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

Résumé des principaux éléments du nouvel appendice

Les principaux éléments du projet de nouvel appendice sont les suivants :

- a) Le champ d’application comprend l’exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris les certificats de sécurité et la surveillance.

- b) Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité et d'une autorité de surveillance. Celles-ci peuvent être deux entités séparées ou être intégrées dans une seule et même organisation. Les autorités doivent être indépendantes vis-à-vis de toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire d'infrastructure. Plusieurs États peuvent établir une autorité commune, comme ce sera par exemple le cas au sein de l'Union européenne.
- c) Il appartient aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure de contrôler les risques liés à l'exploitation des trains en trafic international, sans préjudice des autres entités susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité du système ferroviaire.
- d) Les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité et en contrôler la bonne application.
- e) C'est l'autorité de certification de la sécurité de l'État concerné qui sera chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires voulant exploiter des véhicules sur le réseau national. Un certificat de sécurité apporte la preuve qu'une entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'exercer ses activités en toute sécurité, au sein du domaine d'exploitation prévu, dans l'État dans lequel le certificat est valide.
- f) La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance.
- g) Il n'y a pas de reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité entre les États sauf lorsque des États concluent un accord à cet effet.
- h) Des annexes au nouvel appendice seront préparées aux fins de sa mise en œuvre harmonisée dans tous les États membres. La Commission d'experts techniques sera compétente pour leur adoption.
- i) Les résultats des évaluations de la conformité devraient être mutuellement acceptés par les autorités de certification de la sécurité des différents États tant que ces évaluations ont été menées sur la base des dispositions harmonisées, équivalentes aux dispositions de l'UE, définies dans les annexes au nouvel appendice ou dans les prescriptions techniques uniformes. Les États peuvent imposer des exigences en plus des dispositions harmonisées, à condition qu'elles ne les contredisent pas.

**III) Modifications au niveau de l'Appendice E à la Convention
– Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI –
Appendice E à la Convention**

Considérations générales

Le champ d'application des RU CUI est équivoque : celles-ci s'appliquent uniquement au transport ferroviaire international alors que c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées.

Si le libellé actuel pose problème, c'est parce que le transport international ferroviaire y est défini au moyen du contrat de transport. Or, un train utilisant l'infrastructure peut transporter des voyageurs ou des marchandises en trafic national et international simultanément. Il est alors difficile de faire la distinction entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international. Au vu de la nature internationale de l'ensemble du système COTIF et dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, il a été conclu que les RU CUI ne devraient s'appliquer qu'au trafic international ferroviaire.

Par le passé, le Secrétariat de l'OTIF donnait une interprétation très large du champ d'application des RU CUI bien qu'elles ne fussent jusqu'à récemment que peu ou pas du tout appliquées. La clarification du champ d'application vise donc à assurer que les RU CUI soient appliquées lorsque c'est vraiment nécessaire ou souhaitable, c'est-à-dire en trafic international ferroviaire (corridors de fret, trains de voyageurs internationaux). Parallèlement, il faut établir clairement que les RU CUI ne s'appliqueront pas au trafic national. Cela revêt une importance particulière en matière de responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire du transporteur et du gestionnaire d'infrastructure.

D'un point de vue juridique, il n'existe pas de sillons ferroviaires internationaux. Il est donc nécessaire de définir le trafic international ferroviaire avec précision.

Considérations spécifiques

Champ d'application (article premier des RU CUI)

À sa 25^{ème} session (Berne, 25-26.6.2014), la Commission de révision a appuyé la création par le Secrétaire général d'un groupe de travail chargé de proposer des modifications aux RU CUI, en collaboration avec l'Union européenne et le Comité international des transports ferroviaires (CIT), entre autres. Depuis, le groupe de travail s'est réuni à quatre reprises : le 10 décembre 2014, le 8 juillet 2015, le 24 novembre 2015 et le 31 mai 2016. Son objectif principal était de clarifier le champ d'application des RU CUI qui fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à son application et à la sécurité des acteurs, notamment des gestionnaires d'infrastructure.

La principale question était de savoir si le champ d'application des RU CUI devait être dissocié des contrats de transport sur les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – Appendice A à la Convention) et sur les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention), et si oui dans quelle mesure. En effet, c'est ce lien entre le champ d'application des RU CUI et les contrats de transports *individuels* qui a été identifié comme source de confusion concernant le champ d'application.

L'idée d'une dissociation commençant à s'imposer, il a logiquement fallu se demander ce qu'il en était pour les autres cas d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire les cas non liés aux transports CIV ou CIM, comme par exemple l'utilisation par des wagons ou trains vides pour des courses d'essai ou par des véhicules ou trains de maintenance. Après un tour d'horizon de ces cas particuliers d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la majorité des membres du groupe de travail s'est ralliée à l'avis que le champ d'application nouvellement défini ne devait pas englober « l'utilisation non commerciale ». Les RU CUI ne s'appliquent qu'à l'utilisation de l'infrastructure par des trains exploités à des fins commerciales, c'est-à-dire des trains circulant aux fins de transports soumis au régime juridique des CIV ou des CIM. Le groupe de travail a reconnu qu'en ce sens, RU CUI et RU CIV et CIM devaient être liées. En revanche, il ne fait aucun doute que le parcours en charge d'un train peut comprendre une course à vide, qui relève alors d'une « utilisation commerciale » et doit donc être soumise au même régime juridique.

A titre d'exemple, l'utilisation à des fins de préparation avant la mise à disposition et l'expédition du train (avant que le premier voyageur ne monte dans le train ou que les marchandises ne soient chargées) ainsi que les travaux exécutés après que le transport ait été effectué (par exemple le nettoyage et les retours à vide) sont également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation, tant que ces actions sont liées à un transport international ferroviaire (subséquent ou précédent).

Par ailleurs, dans certains cas, la circulation sans chargement ne peut être envisagée indépendamment de la circulation avec chargement. S'il y a lieu, une course à vide peut donc être intégrée dans la circulation avec chargement, par exemple lorsque le train va d'abord quelque part à vide, jusqu'à un port par exemple, pour y être chargé de marchandises à transporter conformément aux RU CIM.

L'élément-clé de la reformulation de cette disposition s'est révélé être l'expression « en trafic international ferroviaire ». Conscient que les règles uniformes de la COTIF visent à former ensemble un système réglementaire unifié et ne sont pas indépendantes, le groupe de travail a vérifié que le « trafic international ferroviaire » tel que mentionné à l'article 6 de la COTIF était suffisamment clair pour déterminer le champ d'application des RU CUI. Divers ajouts possibles ont également été examinés (service international, train international). Finalement, le groupe de travail a conclu qu'une nouvelle définition de ce terme était nécessaire pour tenir compte du fait que le trafic international inclut dans la pratique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Par conséquent, les RU CUI doivent couvrir deux ou plusieurs contrats nationaux d'utilisation successifs conclus aux fins de la réalisation du trafic international.

Ainsi, aux termes du projet d'article premier, les trois conditions suivantes doivent être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- exécution de ce contrat dans le cadre du trafic international ferroviaire,
- réalisation du transport aux fins des RU CIV ou CIM.

Définitions (article 3 des RU CUI)

Ajout de la définition « trafic international ferroviaire » (nouvelle lettre aa)

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

La question de la coordination de sillons nationaux successifs par les gestionnaires d'infrastructure comme élément de définition du terme « trafic international ferroviaire » a été longuement débattue. Bien que la définition soit basée sur une situation juridique existant dans les États membres de l'UE, la nécessité de coordonner des sillons nationaux successifs n'est pas limitée à ces États. Elle est également pertinente pour les États membres de l'OTIF non membres de l'UE comme la Serbie ou la Turquie. Il est apparu pendant les discussions que la coordination de sillons successifs, telle que définie dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, était considérée comme un élément important de la définition du terme « trafic international ferroviaire ».

Une caractéristique des RU CUI, en particulier par rapport au RU CIV et CIM, est que leurs définitions contiennent non seulement des éléments de droit privé, mais aussi des éléments repris du droit public. Bien que l'objet des RU CUI soit la réglementation des contrats, il est impossible d'ignorer le droit public existant qui en fournit le cadre, en particulier le droit de l'UE. Pour les États membres de l'UE, il importe que les RU CUI coïncident avec ce droit public : c'est seulement après l'entrée en vigueur (en 2010) des adaptations nécessaires par rapport au droit de l'UE (adoptées à la 24^{ème} session de la Commission de révision en 2009) qu'ils ont été en mesure de retirer leurs déclarations de non-application des RU CUI.

Par conséquent, après de longues discussions, il a été jugé approprié de baser la définition du terme « trafic international ferroviaire » sur les termes et concepts tirés du droit public de l'UE, comme « sillon international » et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure en matière d'attribution des capacités, c'est-à-dire des sillons. À sa 26^{ème} session, la Commission de révision a établi que les sillons pouvaient être coordonnés non seulement par les gestionnaires d'infrastructure, mais aussi par d'autres organismes chargés de l'attribution des sillons.

À la 26^{ème} session de la Commission de révision, les États membres ont demandé à ce que le concept de coordination soit clarifié. La coordination doit être comprise comme la coopération entre gestionnaires d'infrastructure aux fins de l'attribution de sillons nationaux successifs.

Modification de la définition de « transporteur » (lettre c)

Le groupe de travail réalise que ce terme a été défini différemment aux fins des RU CUI et aux fins des RU CIV et CIM :

1. Seul un transporteur détenant une licence est habilité à utiliser l'infrastructure ferroviaire. Le groupe de travail « RU CUI » a discuté de la « licence » comme élément de définition du terme « transporteur » et largement confirmé sa nécessité. En revanche, le transporteur CIV ou CIM n'est pas nécessairement une entreprise ferroviaire détentrice d'une licence.
2. Un transporteur substitué qui utilise l'infrastructure ferroviaire est un « transporteur » au sens des RU CUI. En revanche, il n'en est pas un au sens des RU CIV et CIM puisqu'il n'a pas de relation contractuelle avec le voyageur ou expéditeur.

Le groupe de travail a de plus aligné le libellé de la définition de « transporteur » sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), des CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

Modification de l'article 8 – Responsabilité du gestionnaire

Le groupe de travail était majoritairement d'avis que la responsabilité du gestionnaire ne devait pas être étendue, ce qu'a confirmé la 26^{ème} Commission de révision. Par conséquent, la suppression de la lettre c) et l'ajout d'une nouvelle phrase au § 1 ne devraient constituer qu'une modification d'ordre

réactionnel. Le libellé de l'article 8, § 1, des CUI a été modifié afin de tenir compte de la différence de nature des dommages directs et indirects (dommages pécuniaires). À la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires :

- ne surviennent pas pendant l'utilisation de l'infrastructure mais seulement après, lorsque le transporteur indemnise ses clients. Les dommages doivent néanmoins avoir leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation ;
- ne peuvent être subis par les auxiliaires du transporteur, mais seulement par le transporteur lui-même.

Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire du transporteur étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

Modifications d'ordre rédactionnel du titre, de l'article premier, l'article 3, lettres b) et g), l'article 5, § 1, l'article 5 bis, § 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, l'article 9 § 1 ainsi que l'article 10, § 3, des RU CUI

A des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les RU CUI avec celle employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

IV) Modifications au niveau des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. (ATMF – Appendice G à la Convention).

Considérations générales

À sa 26^{ième} session, la Commission de révision a décidé de modifier les RU ATMF afin qu'elles restent harmonisées avec le droit de l'UE. La Commission de révision n'a pas pu prendre de décision finale sur les propositions de modifications concernant les articles 1^{er}, 3 et 9 des RU ATMF car ceux-ci ne relèvent pas de sa compétence telle qu'elle est définie à l'article 17 et à l'article 33, § 4, de la COTIF.

Les modifications aux articles 1^{er}, 3 et 9, qui sont de nature rédactionnelle et linguistique, ont été examinées et approuvées par la Commission de révision aux fins d'être transmises pour décision finale à l'Assemblée générale.

Considérations spécifiques

Dans le contexte des RU ATMF, les termes « véhicule » et « véhicule ferroviaire » sont interchangeables ; ils sont tous les deux utilisés et ont la même signification. Sur la base d'une proposition de l'Union européenne, la Commission de révision a décidé à sa 26^{ième} session de ne plus utiliser que « véhicule » et non « véhicule ferroviaire » dans les articles pour lesquels elle est compétente.

Dans la version allemande des RU ATMF il est question à l'article 3, § 3, de « *Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen* » alors que le bon terme selon la définition à l'article 2, lettre g), est « *Bauelemente* ».

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE

ad Article unique.

Dans un but de clarté et de lisibilité juridique, il a été décidé d'insérer dorénavant en bloc dans l'ordre juridique interne les modifications adoptées lors des Assemblées générales au niveau de l'OTIF au Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet:	Projet de loi portant approbation des modifications : 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ; 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.
Ministère initiateur:	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Département de la mobilité et des transports Direction des Chemins de Fer
Auteur:	Albert Zigrand, Conseiller
Tél. :	247-84474
Courriel:	albert.zigrand@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Mise en œuvre au niveau national de modifications introduites au niveau international à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980(COTIF) dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministère d'Etat, Ministère des Affaires étrangères et européennes
Date:	27 octobre 2020

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Citoyens:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
- Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui Non N.a.
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
- Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative¹ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif² par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui Non N.a.
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?

¹ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

² Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel?
 Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
 Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation³? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁴? Oui Non N.a.

*

FICHE FINANCIERE

(article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat).

Le projet de loi sous rubrique n'a aucun impact sur les recettes et dépenses du budget de l'État luxembourgeois.

*

³ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁴ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE DES MODIFICATIONS

Aux Etats Membres de l'OTIF et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF

Notification du dépositaire

Modifications de la Convention et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées par la 13e Assemblée générale

En sa qualité de dépositaire, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) donne notification de ce qui suit.

À sa 13e session (Berne, 25 et 26 septembre 2018), l'Assemblée générale a adopté des modifications de la Convention (y compris l'adoption de l'Appendice H (EST)) et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF).

Conformément à l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications de la Convention entreront en vigueur douze mois après leur approbation, conformément à leur droit national, par les deux tiers des États membres. Lorsque ces modifications entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

Par ailleurs, conformément à l'article 34, § 3, de la COTIF, les modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres qui n'ont pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase selon laquelle ils n'appliquent pas les appendices E (CUI) et G (ATMF). Lorsque ces modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux, qui avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF.

Le délai visé à l'article 34, §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies (article 34, § 5, de la COTIF). C'est à partir de cette notification du Secrétaire général que courra le délai de douze mois mentionné aux articles 34, § 2 et 34, § 3 de la COTIF pour l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 13e Assemblée générale.

Ces modifications figurent dans les textes de notification annexés et seront également publiés sur le site internet de l'OTIF sous Activités > Assemblée générale > Notifications.

Le Secrétaire général,
François DAVENNE

*

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

Modification de la Convention de base - (Texte tel que modifié par la 13^e Assemblée générale)

Änderung des Grundübereinkommens - (Text wie von der 13. Generalversammlung geändert)

Modification of the base Convention - (Text as modified by the 13th General Assembly)

Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :</p> <p>L'article 2 est modifié comme suit :</p> <p>1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit :</p> <p>« 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ; »</p> <p>2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit :</p> <p>« e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; »</p> <p>3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).</p> <p>4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g)</p>	<p>Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird wie folgt geändert:</p> <p>Artikel 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>1. In § 1, Buchstabe a) wird der Unterpunkt 3 wie folgt gefasst:</p> <p>„3. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;“</p> <p>2. In § 1 wird nach Buchstabe d) folgender Buchstabe e) eingefügt:</p> <p>„e) Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aufstellen;“</p> <p>3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe e) Buchstabe f).</p> <p>4. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe f) Buchstabe</p>	<p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Viinius Protocol) is modified as follows:</p> <p>Article 2 is modified as follows:</p> <p>1. In § 1, letter a) subpoint 3 to read as follows:</p> <p>“3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;”</p> <p>2. In § 1, the following letter e) is inserted after letter d):</p> <p>“e) laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic;”</p> <p>3. In § 1, former letter e) becomes letter f).</p> <p>4. In § 1, former letter f) becomes letter g) to read as</p>

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

L'article 20 est modifié comme suit :	Artikel 20 wird wie folgt geändert:	Article 20 is modified as follows:
<p>1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit</p>	<p>1. In § 1 wird Buchstabe e) wie folgt gefasst:</p>	<p>1. In § 1, amend letter e) to read as follows:</p>
<p>« e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU, aux Règles uniformes ATMF et aux Règles uniformes EST. »</p>	<p>„e) befasst sich mit allen weiteren Angelegenheiten, die ihm gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und den Einheitlichen Rechtsvorschriften EST zur Behandlung zugewiesen sind.“</p>	<p>“e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”</p>
<p>2. Le § 2 est libellé comme suit :</p>	<p>2. § 2 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>2. Amend § 2 to read as follows:</p>
<p>« § 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1, y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions d'une Annexe aux Règles uniformes EST, les Etats 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</p>	<p>„§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen ist beschlussfähig (Artikel 13 § 3), wenn die Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1 vertreten ist. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben, in Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäß Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST abgegeben haben, in</p>	<p>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</p>

<p>sur l'Annexe concernée. »</p>	<p>Bezug auf die betreffende Anlage kein Stimmrecht.“</p>	<p>Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”</p>
<p>L'article 33 est modifié comme suit :</p>	<p>Artikel 33 wird wie folgt geändert:</p>	<p>Article 33 is modified as follows:</p>
<p>1. Au § 4, la lettre g) est libellée comme suit :</p>	<p>1. In § 4 wird Buchstabe g) wie folgt gefasst:</p>	<p>1. In § 4, amend letter g) to read as follows:</p>
<p>« g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes ; »</p>	<p>„g) Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9, sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.“</p>	<p>“g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules;”</p>
<p>2. Au § 4, insérer après la lettre g) la lettre h) qui suit :</p>	<p>2. In § 4 wird nach Buchstabe g) folgender Buchstabe h) eingefügt:</p>	<p>2. In § 4, the following letter h) is inserted after letter g):</p>
<p>« h) Règles uniformes EST, à l'exception des articles 1^{er} et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes. »</p>	<p>„h) Einheitlichen Rechtsvorschriften EST, ausgenommen Artikel 1 und 9, sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.“</p>	<p>“h) the EST Uniform Rules except Articles 1 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules.”</p>
<p>3. Le § 6 est libellé comme suit :</p>	<p>3. § 6 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>3. Amend § 6 to read as follows:</p>
<p>« § 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</p>	<p>„§ 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</p>	<p>“§ 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</p>

<p>exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision. »</p> <p>L'article 34 est modifié comme suit :</p> <p>Les § 3 à 6 sont libellés comme suit :</p> <p>« § 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.</p> <p>§ 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</p>	<p>Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen, dass diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.“</p> <p>Artikel 34 wird wie folgt geändert:</p> <p>§§ 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:</p> <p>„§ 3 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten sechsendreißig 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.</p> <p>§ 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</p>	<p>may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.”</p> <p>Article 34 is modified as follows:</p> <p>Amend §§ 3 to 6 to read as follows:</p> <p>“§ 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.</p> <p>§ 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</p>
--	---	---

<p>Convention proprement dite ou à ses Appendices. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.</p>	<p>unternichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.</p>	<p>Secretary General shall give notice of them to the other Member States.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 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. »</p>	<p>§ 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.“</p>	<p>§ 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.”</p>
<p>L'article 35 est modifié comme suit :</p>	<p>Artikel 35 wird wie folgt geändert:</p>	<p>Article 35 is modified as follows:</p>
<p>1. Le § 4 est libellé comme suit :</p>	<p>1. § 4 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>1. Amend § 4 to read as follows:</p>
<p>« § 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</p>	<p>„§ 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</p>	<p>“§ 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</p>

<p>impartis, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. En cas d'objection contre l'adoption ou la modification d'une Annexe aux Règles uniformes EST, seule ladite Annexe est suspendue en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. »</p>	<p>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 Verbindlichkeitsklärung 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.“</p>	<p>decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection. In the case of objection to the adoption or modification of an Annex to the EST Uniform Rules, only that Annex shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.”</p>
<p>2. Au § 6, la lettre c) est libellée comme suit :</p> <p>« c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU ; »</p> <p>3. Au § 6, insérer après la lettre c) la lettre d) qui suit :</p> <p>« d) ont fait une déclaration conformément à</p>	<p>2. In § 6 wird Buchstabe c) wie folgt geändert:</p> <p>[Hinweis: Änderung in § 6 Buchstabe c) betrifft nur die französische Bestimmung]</p> <p>3. In § 6 wird nach Buchstabe c) folgender Buchstabe d) eingefügt:</p> <p>„d) die eine Erklärung gemäß Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften EST</p>	<p>2. Amend § 6 letter c) to read as follows:</p> <p>[Note: the amendment in § 6, letter c) concerns the French provision only]</p> <p>3. In § 6, the following letter d) is inserted after letter c):</p> <p>“d) have made a declaration in accordance with</p>

Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules”

|

abgegeben haben,“

|

l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST. »

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

Modification de la Convention de base - Appendice H (EST) (Texte tel qu'adopté par la 13^e Assemblée générale)

Änderung des Grundübereinkommens - Anhang H (EST) (Text wie von der 13. Generalversammlung angenommen)

Modification of the base Convention - Appendix H (EST) (Text as adopted by the 13th General Assembly)

<p style="text-align: center;">Modification des dispositions</p> <p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :</p> <p>Le nouvel appendice H est introduit comme suit :</p> <p>« Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)</p> <p style="text-align: center;">Article premier Champ d'application</p> <p>Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance.</p> <p style="text-align: center;">Article 2 Définitions</p> <p>Aux fins des présentes Règles uniformes, de leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uniformes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme :</p>	<p style="text-align: center;">Änderungen der Bestimmungen</p> <p>Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird wie folgt geändert:</p> <p>Ein neuer Anhang H wird wie folgt hinzugefügt:</p> <p>„Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)</p> <p style="text-align: center;">Artikel 1 Anwendungsbereich</p> <p>Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlagen und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und in Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU definierten Begriffen der Ausdruck</p>	<p style="text-align: center;">Amendments to the provisions</p> <p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:</p> <p>A new Appendix H is added as follows:</p> <p>“Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST - Appendix H to the Convention)</p> <p style="text-align: center;">Article 1 Scope</p> <p>These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.</p> <p style="text-align: center;">Article 2 Definitions</p> <p>For the purposes of these Uniform Rules, their Annexes and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF Uniform Rules and Article 2 of APTU Uniform Rules, the term</p>
---	--	---

a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;	a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt;	a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;
b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;	b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;	b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;
c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;	c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;	c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;
d) « interoperabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;	d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;	d) “interoperability” means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;
e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;	e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;	e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;
f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds	f) „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Strecken,	f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and

<p>et terminaux destinés au trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;</p>	<p>Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals, die für den internationalen Eisenbahnverkehr gedacht sind, sowie alle Fahrzeuge, die auf dem gesamten Netz oder Teilen davon verkehren können;</p>	<p>terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;</p>
<p>g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;</p>	<p>g) „Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des geografischen Tätigkeitsgebietes in dem Staat, in dem die Bescheinigung gilt, sicher Betrieb zu führen;</p>	<p>g) “Safety Certificate” means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;</p>
<p>h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;</p>	<p>h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;</p>	<p>h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;</p>
<p>i) « surveillance » désigne le dispositif mis en place par l'autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité ;</p>	<p>i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;</p>	<p>i) “supervision” means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;</p>
<p>j) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.</p>	<p>j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.</p>	<p>j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.</p>

<p style="text-align: center;">Article 3 Exigences en matière d'exploitation et de sécurité</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 3 Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit</p>	<p style="text-align: center;">Article 3 Operational and safety requirements</p>
<p>§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.</p>	<p>§ 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.</p>	<p>§ 2 Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken dem/den betroffenen Infrastrukturbetreiber(n) und dem/den den Zug betreibenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen ist.</p>	<p>§ 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.</p>
<p>§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.</p>	<p>§ 3 Die Vertragsstaaten haben alle am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet beteiligten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu verpflichten, ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung zu kontrollieren.</p>	<p>§ 3 Contracting States shall require all railway undertakings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic on their territory to have implemented a safety management system and to monitor its correct application.</p>
<p>§ 4 Les États parties veillent à ce que toutes les</p>	<p>§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass</p>	<p>§ 4 Contracting States shall ensure that all binding</p>

<p>règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.</p>	<p>alle den Betrieb und die Sicherheit betreffenden verbindlichen Vorschriften veröffentlicht sind und den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.</p>
<p>Article 4 Autorité de certification de la sécurité</p> <p>§ 1</p> <p>Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>§ 2</p> <p>Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.</p> <p>§ 3</p> <p>Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.</p>	<p>Artikel 4 Sicherheitsbescheinigungsbehörde</p> <p>§ 1</p> <p>Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p> <p>§ 2</p> <p>Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Sicherheitsbescheinigungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.</p> <p>§ 3</p> <p>Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.</p>	<p>Article 4 Safety Certification Authority</p> <p>§ 1</p> <p>Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.</p> <p>§ 2</p> <p>The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.</p> <p>§ 3</p> <p>The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of</p>
<p>§ 1</p> <p>Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>§ 2</p> <p>L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.</p> <p>§ 3</p> <p>Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.</p> <p>§ 3</p> <p>Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.</p>	<p>§ 1</p> <p>Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Sicherheitsbescheinigungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p> <p>§ 2</p> <p>Bei der Sicherheitsbescheinigungsbehörde und der in Artikel 6 § 1 genannten Überwachungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.</p> <p>§ 3</p> <p>Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Sicherheitsbescheinigungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.</p> <p>§ 3</p> <p>Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.</p>	<p>§ 1</p> <p>Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.</p> <p>§ 2</p> <p>The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.</p> <p>§ 3</p> <p>The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of</p>

<p style="text-align: center;">Article 5 Certification de sécurité des entreprises ferroviaires</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 5 Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen</p>	<p style="text-align: center;">Article 5 Safety certification of railway undertakings</p>
<p>§ 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.</p>	<p>§ 1 Die Vertragsstaaten lassen nur den Betrieb von Zügen von Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr zu, die über eine gültige Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet verfügen.</p>	<p>§ 1 Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.</p>
<p>§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 2 Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften auszustellen.</p>	<p>§ 2 Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued in accordance with the provisions set out in these Uniform Rules.</p>
<p>§ 3 Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre État partie, les autorités de certification de la sécurité acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités de certification de la sécurité de l'autre État partie.</p>	<p>§ 3 Bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, die bereits über eine in einen anderen Vertragsstaat gültige Sicherheitsbescheinigung verfügen, akzeptieren die Sicherheitsbescheinigungsbehörden die Konformitätsbewertungen, welche die Sicherheitsbescheinigungsbehörde in dem anderen Vertragsstaat durchgeführt hat.</p>	<p>§ 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, Safety Certification Authorities shall accept the results of conformity assessments made by the Safety Certification Authority of the other Contracting State.</p>
<p>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</p>	<p>Diese Anerkennung ist jedoch nur insoweit verpflichtend, als die Konformitätsbewertungen auf der Grundlage von äquivalenten Bestimmungen gemäß den Anhängen zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften oder in einheitlichen technischen Vorschriften</p>	<p>This acceptance is only mandatory as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of equivalent provisions set out in the Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions.</p>

<p>durchgeführt wurden.</p> <p>Zu diesem Zweck sind die Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.</p>		<p>Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.</p>
<p>techniques uniformes.</p> <p>Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.</p>	<p>§ 4</p> <p>Indépendamment du § 3, tout État peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité de certification de la sécurité d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 4</p> <p>In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to these Uniform Rules.</p>
<p>Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.</p>	<p>§ 4</p> <p>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 denen in diesen Staaten geltenden Kriterien übereinstimmen. Derartige Vereinbarungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Der Generalsekretär hat diese Informationen zu veröffentlichen. Die Bedingungen zur gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon können auch in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt werden.</p>	<p>§ 4</p> <p>Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.</p>
<p>Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.</p>	<p>§ 5</p> <p>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</p>	<p>§ 5</p> <p>Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.</p>

<p>§ 6</p> <p>La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.</p>	<p>dieses Register auf dem neuesten Stand halten.</p> <p>Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.</p>	<p>§ 6</p> <p>The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.</p>						
<p>§ 7</p> <p>La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.</p>	<p>§ 7</p> <p>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.</p>	<p>§ 7</p> <p>The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.</p>						
<p>Article 6 Surveillance</p>			<p>Artikel 6 Überwachung</p>			<p>Article 6 Supervision</p>		
<p>§ 1</p> <p>Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.</p>	<p>§ 1</p> <p>Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.</p>	<p>§ 1</p> <p>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.</p>						
<p>L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.</p>	<p>Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein</p>	<p>The Supervision Authority and the Safety Certification Authority mentioned in Article 4(1) may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.</p>						

<p>und dieselbe Organisation handeln.</p>		
<p>§ 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.</p>	<p>§ 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 3 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.</p>	<p>§ 3 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 4 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.</p>	<p>§ 4 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.</p>	<p>§ 4 The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the languages of notification.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>Article 7</p> <p>Gestion de la sécurité et exploitation des trains</p>		
<p>§ 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains</p>	<p>§ 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur</p>	<p>§ 1 Railway undertakings shall operate trains in</p>
<p>Article 7</p> <p>Safety management and the operation of trains</p>		

<p>en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.</p>	<p>innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.</p>	<p>international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.</p>
<p>§ 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.</p>	<p>§ 2 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.</p>	<p>§ 2 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>Article 8 Annexes et recommandations</p>		
<p>§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles</p>	<p>§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer Anlage oder ihre Änderung in Übereinstimmung mit dem in</p>	<p>§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex or a provision amending it in accordance with the procedure</p>
<p>Article 8 Annexes and recommendations</p>		

<p>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.</p>	<p>den Artikeln 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens beschriebenen Verfahren. Das Inkrafttreten der Beschlüsse erfolgt gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens.</p>	<p>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.</p>
<p>§ 2</p> <p>Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe :</p>	<p>§ 2</p> <p>Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von:</p>	<p>§ 2</p> <p>An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:</p>
<p>a) tout État partie ;</p> <p>b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ;</p> <p>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.</p>	<p>a) jedem Vertragsstaat;</p> <p>b) jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF;</p> <p>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.</p>	<p>a) any Contracting State;</p> <p>b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;</p> <p>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.</p>
<p>§ 3</p> <p>Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :</p> <p>a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être</p>	<p>§ 3</p> <p>Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften folgende Aspekte zu behandeln:</p> <p>a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem,</p>	<p>§ 3</p> <p>In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:</p> <p>a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification</p>

<p>appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</p>	<p>anzuwenden von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;</p>	<p>Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;</p>
<p>b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;</p>	<p>b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;</p>	<p>b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;</p>
<p>c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;</p>	<p>c) die notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderungen des Eisenbahnsystems;</p>	<p>c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;</p>
<p>d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.</p>	<p>d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.</p>	<p>d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.</p>
<p>La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de</p>	<p>Der Fachausschuss für technische Fragen prüft, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von</p>	<p>The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of</p>

certificats de sécurité.	Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.	Safety Certificates.
<p>§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.</p>	<p>§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.</p>	<p>§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>
<p>Article 9 Déclarations</p>		
<p>Artikel 9 Erklärungen</p>		
<p>§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.</p>	<p>§ 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.</p>	<p>§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its territory and the traffic on that infrastructure.</p>
<p>§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article</p>	<p>§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen,</p>	<p>§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of states which must formulate an objection in</p>

<p>35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.</p>	<p>damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.</p>	<p>accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.</p>
<p>§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification. »</p>	<p>§ 3 Ein Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.“</p>	<p>§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.”</p>

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

**Modification de l'Appendice E (CUI) - (Texte tel que modifié par la
13^e Assemblée générale)**

**Änderung des Anhangs E (CUI) - (Text wie von der 13. Generalversammlung
geändert)**

**Modification of Appendix E (CUI) - (Text as modified by the 13th General
Assembly)**

<p style="text-align: center;">Modification des dispositions</p> <p>Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :</p> <p style="text-align: center;">Le titre est modifié comme suit :</p> <p>Le titre est libellé comme suit :</p> <p style="text-align: center;">« Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire »</p> <p style="text-align: center;">L'article premier est modifié comme suit :</p> <p>1. Le § 1 est libellé comme suit :</p> <p style="text-align: center;">« § 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</p>	<p style="text-align: center;">Änderungen der Bestimmungen</p> <p>Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius), werden wie folgt geändert:</p> <p style="text-align: center;">Der Titel wird wie folgt geändert:</p> <p>Der Titel wird wie folgt gefasst:</p> <p style="text-align: center;">„Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr“</p> <p style="text-align: center;">Artikel 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>1. § 1 wird wie folgt gefasst:</p> <p style="text-align: center;">„§ 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</p>	<p style="text-align: center;">Amendments to the provisions</p> <p>The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic, Appendix E to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:</p> <p style="text-align: center;">The title is modified as follows:</p> <p>Amend the title to read as follows:</p> <p style="text-align: center;">“Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic”</p> <p style="text-align: center;">Article 1 is modified as follows:</p> <p>1. Amend § 1 to read as follows:</p> <p style="text-align: center;">“§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (contract of use) in a Member State in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules.”</p>
		42

<p>uniformes CIM. »</p> <p>2. Après le § 1 insérer le § 2 qui suit :</p> <p>« § 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. »</p> <p>3. L'ancien § 2 devient le § 3.</p> <p>L'article 3 est modifié comme suit :</p> <p>1. Insérer après la lettre a) la lettre aa) qui suit :</p> <p>« aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés ; »</p>	<p>Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. «</p> <p>2. Nach § 1 wird folgender § 2 eingefügt:</p> <p>„§ 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.“</p> <p>3. Der ehemalige § 2 wird § 3.</p> <p>Artikel 3 wird wie folgt geändert:</p> <p>1. Nach Buchstabe a) wird folgender Buchstabe aa) eingefügt:</p> <p>„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.“</p>	<p>2. The following § 2 is inserted after § 1:</p> <p>“§ 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.”</p> <p>3. Former § 2 becomes § 3.</p> <p>Article 3 is modified as follows:</p> <p>1. The following letter aa) is inserted after letter a):</p> <p>“aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;”</p>
---	--	---

<p>2. La lettre b) est libellée comme suit :</p> <p>« b) « gestionnaire » désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire ; »</p> <p>3. La lettre c) est libellée comme suit :</p> <p>« c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ; »</p> <p>4. La lettre g) est libellée comme suit :</p> <p>« g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur :</p>	<p>2. Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt.“</p> <p>3. Buchstabe c) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„c) „Beförderer“ die natürliche oder juristische Person, die Personen und/oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr befördert und die nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat.“</p> <p>4. Buchstabe g) wird wie folgt gefasst:</p> <p>„g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers</p>	<p>2. Amend letter b) to read as follows:</p> <p>“b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located;”</p> <p>3. Amend letter c) to read as follows:</p> <p>“c) “carrier” means the natural or legal person which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity.”</p> <p>4. Amend letter g) to read as follows:</p> <p>“g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,</p>	<p>44</p>
--	--	---	-----------

<p>- l'organisation interne de l'entreprise,</p> <p>- ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure ferroviaire,</p> <p>répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire. »</p> <p>L'article 5 est modifié comme suit :</p> <p>Le § 1 est libellé comme suit :</p> <p>« § 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. »</p> <p>L'article 5bis est modifié comme suit :</p> <p>Les § 1 et 2 sont libellés comme suit :</p> <p>« § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles</p>	<p>- die interne Organisation des Unternehmens sowie</p> <p>- das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden sollen,</p> <p>den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Eisenbahninfrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.“</p> <p>Artikel 5 wird wie folgt geändert:</p> <p>§ 1 wird wie folgt gefasst:</p> <p>„§ 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.“</p> <p>Artikel 5bis wird wie folgt geändert:</p> <p>§§ 1 und 2 werden wie folgt gefasst:</p> <p>„§ 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der</p>	<p>- the internal organisation of the undertaking as well as</p> <p>- the personnel to be employed and the vehicles to be used on the railway infrastructure,</p> <p>meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that railway infrastructure.”</p> <p>Article 5 is modified as follows:</p> <p>Amend § 1 to read as follows:</p> <p>“§ 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.”</p> <p>Article 5bis is modified as follows:</p> <p>Amend §§ 1 and 2 to read as follows:</p> <p>“§ 1 The provisions of Article 5 as well as those of</p>
---	--	---

<p>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.</p>	<p>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 zutreffendfalls des Rechtes der Europäischen Union.</p>	<p>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.</p>
<p>§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. »</p>	<p>§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.“</p>	<p>§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.”</p>
<p>L'article 7 est modifié comme suit :</p> <p>Le § 2 est libellé comme suit :</p>	<p>Artikel 7 wird wie folgt geändert:</p> <p>§ 2 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Article 7 is modified as follows:</p> <p>Amend § 2 to read as follows:</p>
<p>« § 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire. »</p>	<p>„§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verliert.“</p>	<p>“§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.”</p>
<p>Article 8 est modifié comme suit :</p> <p>1. Le § 1 est libellé comme suit :</p>	<p>Artikel 8 wird wie folgt geändert:</p> <p>1. § 1 wird wie folgt gefasst:</p>	<p>Article 8 is modified as follows:</p> <p>1. Amend § 1 to read as follows:</p>

<p>« § 1 Le gestionnaire est responsable :</p> <p>a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),</p> <p>b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),</p> <p>causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>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. »</p>	<p>„§ 1 Der Betreiber haftet für</p> <p>a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),</p> <p>b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),</p> <p>die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.</p> <p>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.“</p>	<p>“§ 1 The manager shall be liable</p> <p>a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),</p> <p>b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),</p> <p>caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.</p> <p>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.”</p>
<p>2. Au § 2, lettre a), le point 1 est libellé comme suit :</p> <p>« 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à la gestion de l'infrastructure ferroviaire que le</p>	<p>2. In § 2 Buchstabe a) wird Unterpunkt 1 wie folgt gefasst:</p> <p>„1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur liegende Umstände</p>	<p>2. Amend § 2 letter a) subpoint 1 to read as follows:</p> <p>“1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the</p>

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),

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. »

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.“

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),

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 est modifié comme suit :	Artikel 10 wird wie folgt geändert:	Article 10 is modified as follows:
<p data-bbox="357 1760 381 2054">Le § 3 est libellé comme suit</p> <p data-bbox="448 1480 703 2054">« § 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. »</p>	<p data-bbox="357 1189 381 1458">§ 3 wird wie folgt gefasst:</p> <p data-bbox="448 882 676 1458">„§ 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.“</p>	<p data-bbox="357 551 381 864">Amend § 3 to read as follows:</p> <p data-bbox="448 277 676 864">“§ 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.”</p>

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

Modification de l'Appendice G (ATMF) - (Texte tel que modifié par la 13^e Assemblée générale)

Änderung des Anhangs G (ATMF) - (Text wie vom der 13. Generalversammlung geändert)

Modification of Appendix G (ATMF) - (Text as modified by the 13th General Assembly)

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

<p>a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,</p> <p>b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,</p> <p>c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.</p> <p>§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction. »</p> <p>L'article 9 est modifié comme suit :</p> <p>Le § 1 est libellé comme suit :</p> <p>« § 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. »</p>	<p>a) Bauvorschriften der ETV</p> <p>b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,</p> <p>c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.</p> <p>§ 3 Für die technische Zulassung einzelner Bauelemente gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.“</p> <p>Artikel 9 wird wie folgt geändert:</p> <p>§ 1 wird wie folgt gefasst :</p> <p>„§ 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.“</p>	<p>a) the construction prescriptions contained in the UTP,</p> <p>b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,</p> <p>c) the special conditions of an admission under Article 7a.</p> <p>§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.”</p> <p>Article 9 is modified as follows:</p> <p>Amend § 1 to read as follows:</p> <p>“§ 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.”</p>
---	---	--

**AUX ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF, AUX MEMBRES ASSOCIÉS DE
L'OTIF ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À
LA COTIF**

Notification du dépositaire

Rectificatif des modifications de la Convention et de son appendice E (CUI)
adoptées par la 13^e Assemblée générale

En sa qualité de dépositaire, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) donne notification de ce qui suit.

Des erreurs manifestes ont été découvertes dans les textes français et allemand des modifications de la Convention et dans le texte français des modifications de l'appendice E (CUI) adoptées par la 13^e Assemblée générale (Berne 25 et 26 septembre 2018), objet de la notification du dépositaire NOT-18001 du 12 octobre 2018.

1. Dans le texte français (seulement), à la page 4 de l'annexe NOT-18001-Ad.1 (Convention de base) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 6, § 1, lettre h) :

« « h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'appendice H à la Convention, »

doit être libellé comme suit

« h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'Appendice H à la Convention, »

2. Dans le texte allemand (seulement), à la page 4 de l'annexe NOT-18001-Ad.1 (Convention de base) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 6, § 1, lettre h) :

„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“ (Anhang H zum Übereinkommen);“

doit être libellé comme suit :

„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“, Anhang H zum Übereinkommen;“

3. Dans le texte français (seulement), à la page 6 de l'annexe NOT-18001-Ad. 3 (Appendice E (CUI)) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 5, § 1 :

« § 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. »

doit être libellé comme suit :

« § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire sont réglées par un contrat d'utilisation. »

Ces rectifications seront également publiés sur le site internet de l'OTIF sous Activités > Assemblée générale > Notifications.



(François Davenne)
Secrétaire général

Destinataires pour information de copies de ce courrier :

- Aux États non membres candidats à l'adhésion ou qui pourraient être intéressés à l'adhésion à la COTIF, aux organisations et associations internationales conformément à la lettre de convocation SG-18024-AG-13

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7728/01

N° 7728¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(2.2.2021)

Par dépêche du 11 décembre 2020, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le texte des modifications de la convention et des appendices à approuver.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est une convention internationale qui est à la base de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) dont la mission est d'établir des règles juridiques communes pour le transport international ferroviaire de personnes et de marchandises entre ses États membres. La COTIF a été approuvée au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole, signé à Vilnius, le 3 juin 1999, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980.

Lors de la 13ème Assemblée générale de l'OTIF, toute une série de modifications a été adoptée portant sur la convention de base, par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) », sur les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI) » et sur les « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF) ».

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE*Article unique*

Sans observation.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Intitulé*

Il est suggéré de reformuler l'intitulé de la loi en projet de la manière suivante :

« Projet de loi portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018 ».

Article unique

Il est recommandé de rédiger l'article unique comme suit ;

« **Article unique.** Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 2 février 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 01 juillet 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
 2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Anouk Enschedé, M. Romain Spaus, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7781 Projet de loi relative au réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4

Monsieur Marc Goergen (Piraten) rappelle que le projet de loi prévoit la construction de deux nouvelles stations-service direction Esch-sur-Alzette, dont l'État participe aux financements. Il souhaite recevoir de plus amples informations concernant le volet du financement. Monsieur le Ministre explique que pour chaque projet de construction de l'État de cette catégorie, l'aménagement des surfaces incombe à l'État ; que les terrains continuent d'être la propriété de l'État et qu'il est procédé à des appels d'offres. Les stations-service doivent payer des redevances substantielles à l'État. Si les membres le souhaitent, un listing avec des chiffres concrets pourra être transmis à la commission parlementaire.

Monsieur Max Hahn (DP) aimerait profiter de l'occasion pour informer Monsieur le Ministre que les communes de Reckange et de Dippach construiront un nouveau collecteur qui sera relié à la station d'épuration de Schifflange. Le nouveau collecteur passera en dessous de l'autoroute en cause. Dans ce contexte, l'orateur aimerait rappeler à l'Administration des ponts et chaussées de veiller à une bonne coordination des deux projets. Monsieur le Ministre informe qu'il transmettra le message.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il est renvoyé à l'exposé des motifs (doc. parl. 7728⁰⁰).

Le projet de loi a pour objet d'approuver les modifications apportées à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées par la 13^e Assemblée générale.

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires est une convention internationale qui est à la base de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires dont la mission est d'établir des règles juridiques communes pour le transport international ferroviaire de personnes et de marchandises entre ses États membres.

Les modifications au niveau de la Convention de base proprement dite ont principalement pour but d'atteindre une simplification de la procédure de révision de la COTIF. Les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international, mais les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national devront être suivies. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats. Ainsi par exemple pour ce qui est du délai, un délai de 3 ans pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices à la Convention a finalement été retenu. Il court à partir de la date de la notification des modifications des appendices par le Secrétaire général. En outre, les États membres ne notifieront pas l'approbation des modifications aux appendices, mais seulement les déclarations de non-approbation ou le retrait de telles déclarations. À la différence des conditions pour la modification de la Convention proprement dite, les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices sont désormais définies dans leur totalité au § 3.

En outre, sont entreprises des modifications d'ordre rédactionnel de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention de base liées aux modifications insérées aux règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, ainsi qu'une révision partielle de la convention de base liée à l'ajout du nouvel appendice « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) ».

Par ailleurs, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée par l'ajout du nouvel appendice H renfermant les Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST).

Finalement des modifications sont apportées au niveau de l'Appendice E à la Convention (Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire), ainsi qu'au niveau des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. (ATMF – Appendice G à la Convention).

La commission procède dans un second temps à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 2 février 2021.

Article unique

L'article unique prévoit que sont approuvées les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème}

session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ; et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

L'article unique n'appelle pas d'observations quant au fond ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère de reformuler l'intitulé de la loi en projet de la manière suivante :

« Projet de loi portant approbation des modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018 »

La commission décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Pour ce qui est de l'article unique, le Conseil d'État recommande de rédiger l'article unique comme suit :

« **Article unique.** Sont approuvées les modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018. »

La commission décide de reprendre également toutes les suggestions d'ordre légistique.

3. Divers

Monsieur Marc Goergen rappelle la demande écrite de sa sensibilité politique Piraten de convoquer une réunion au sujet du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (*Courrier n°256775*).

Après un bref échange de vues, la date du 15 juillet 2021 est retenue pour la tenue d'une réunion de la commission parlementaire au cours de laquelle il

sera procédé à un échange de vues au sujet de la problématique évoquée ci-dessus.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 30 septembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 21 janvier, 6 mai, 20 mai, 3 juin, 10 juin, 17 juin, 1^{er} juillet 2021 et 12 juillet 2021
2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. La politique de désignation des administrateurs représentant l'État au sein de sociétés (suite à la demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021)
4. Dossier du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (suite à la demande de la sensibilité politique Piraten du 11 juin 2021)
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Laurent Mosar remplaçant M. Aly Kaes
M. Sven Clement, Mme Octavie Modert, M. Gilles Roth, observateurs

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, Mme Anouk Enschedé, M. Tom Weisgerber, M. Marc Reiter, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Pierre Jaeger, M. Stéphane Vallance, M. Daniel De Sousa, de la Direction de l'Aviation civile
M. Claudio Clori, M. Thierry Faber de l'Administration de la Navigation aérienne

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Aly Kaes

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 21 janvier, 6 mai, 20 mai, 3 juin, 10 juin, 17 juin, 1^{er} juillet 2021 et 12 juillet 2021

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

Présentation et adoption d'un projet de rapport

À la suite d'une présentation succincte de Monsieur le Président-Rapporteur Carlo Back (déi gréng), la Commission de la Mobilité et des Travaux publics adopte le projet de rapport sous rubrique à l'unanimité.

3. La politique de désignation des administrateurs représentant l'État au sein de sociétés (suite à la demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021)

En guise d'introduction, Monsieur le Président Carlo Back rappelle que le présent point à l'ordre du jour fait suite à une demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021 qui fait état de plusieurs interrogations de la part de ses expéditionnaires.

Monsieur Serge Wilmes (CSV) souhaite compléter l'introduction de Monsieur le Président Carlo Back en précisant que les interrogations susvisées ont émergé à la suite de la

désignation de Madame Christianne Wickler en tant que présidente du conseil d'administration de Cargolux.

Afin d'étoffer la demande de son groupe politique, Monsieur Laurent Mosar (CSV) se propose de dresser un récapitulatif des antécédents de cette dernière. Ainsi et dans un premier temps, une question fut adressée à Monsieur le Ministre d'État Xavier Bettel en vue de s'enquérir des pratiques usuelles en termes de désignation des administrateurs auprès des sociétés dans lesquelles l'État est détenteur de parts. Or, la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés jugea qu'il serait plus judicieux d'adresser des demandes séparées aux différents ministres étant amenés à proposer de telles désignations. Suite à cela, une première réunion se tint avec l'assistance de la Commission des Finances et du Budget afin de permettre à Monsieur le Ministre des Finances et du Budget Pierre Gramegna d'élucider les députés présents. D'où l'intérêt de porter un point analogue à l'ordre du jour de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Pour le détail des questions posées, il est renvoyé à la demande de convocation sous rubrique ci-jointe.

En ce qui concerne les désignations effectuées par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics François Bausch, Monsieur le Président Carlo Back (déi gréng) attire l'attention sur la liste fournie à cet effet par Monsieur le Ministre François Bausch avant de passer la parole à ce dernier.

En premier lieu, Monsieur le Ministre François Bausch tient à distinguer deux cas de figure qui se posent en matière de nomination d'administrateurs par l'État : d'un côté, il existe des sociétés de droit privé où l'État est l'unique propriétaire de parts ou presque et, de l'autre côté, sont à considérer les sociétés pour lesquelles l'État n'est qu'un détenteur de parts parmi d'autres ; tel qu'il est le cas pour les sociétés anonymes Luxair et Cargolux.

Ces nominations sont nécessairement avalisées par le Gouvernement réuni en conseil et proposées par le ministre du ressort concerné. Il est souligné que les droits et obligations des administrateurs désignés par l'État relèvent du droit commun des sociétés et que ces derniers disposent dès lors d'une certaine autonomie dans la conduite de leur mandat qui s'exerce dans l'intérêt de la société en cause. Il va cependant sans dire qu'avec l'investissement étatique et la nomination subséquente d'un administrateur, l'État poursuit des objectifs de nature stratégique qui ne se limitent pas à la simple recherche de lucre. L'orateur cite, à titre d'illustration, les participations étatiques prises dans des banques dites systémiques dans le contexte de la crise financière des années 2008-2009.

Pour ce qui est des participations étatiques dans Luxair et Cargolux, l'orateur note que les objectifs stratégiques poursuivis étaient ceux de garantir la connectivité à partir du Luxembourg en détenant des parts dans la compagnie aérienne nationale à caractère systémique ; il en est de même pour Cargolux qui revêt un caractère systémique au secteur de la logistique du Luxembourg.

Pour ce qui est des nominations faites au sein du conseil d'administration de Cargolux, il échet de noter qu'au vu de la composition de l'actionnariat de Cargolux, Luxair a le droit de désigner un certain nombre des administrateurs de Cargolux directement au-delà des administrateurs à désigner par l'État, des sociétés de droit privé dont l'État détient l'intégralité des parts ou des établissements publics. La nomination de la nouvelle présidente du conseil d'administration de Cargolux n'était donc pas une décision prise par le Gouvernement en tant que tel, mais par l'ensemble des administrateurs de Luxair, d'origine étatique ou non.

En ce qui concerne les conflits d'intérêts, l'orateur renvoie à la base légale qui fournit la définition des conflits d'intérêts en cas d'intérêt patrimonial direct qui constitue une catégorie de conflits d'intérêts vérifiée en tout état de cause.

Le ministre compétent entretient des échanges directs avec les administrateurs désignés ; le contraire irait, aux yeux de l'orateur, à l'encontre de l'esprit qui sous-tend la prise de participations de l'État dans des sociétés privées. Ces échanges n'enfreignent guère le principe d'autonomie de l'administrateur auquel il incombe d'agir dans l'intérêt de la société en question ; il ne pourra néanmoins pas non plus être considéré comme électron libre.

Un code de conduite y afférent a été introduit en 2017 qui arrête des principes généraux applicables en la matière.

Pour ce qui est de l'attribution des jetons de présence dus aux administrateurs fonctionnaires participant aux réunions d'un conseil d'administration, l'orateur donne à considérer que le mandat d'administrateur va de pair avec une surcharge de travail pour les fonctionnaires concernés qu'il s'agit bien entendu de rémunérer. Or, l'orateur se dit réceptif à une discussion plus approfondie sur une alternative à ce système qui permettrait de récompenser les fonctionnaires pour le travail supplémentaire presté tout en évitant un cumul excessif de mandats ; cela présenterait d'autant plus l'atout que les administrateurs fonctionnaires figurent dans une moindre mesure dans la ligne de mire pour leurs activités en tant qu'administrateur. L'orateur tient encore à ajouter que de telles réflexions ont déjà été menées sans qu'une alternative viable n'en ait pu être discernée.

Monsieur Laurent Mosar (CSV) abonde dans le sens de Monsieur le Ministre François Bausch en ce qui concerne les administrateurs fonctionnaires tout en soulignant que maintes réunions au sein d'un conseil d'administration se tiennent dans les heures de travail du fonctionnaire concerné de sorte que se posent des questions d'organisation pratique.

L'orateur s'interroge également sur les raisons qui mènent certains ministres à proposer au Gouvernement réuni en conseil des administrateurs issus du secteur privé. L'orateur souhaite préciser qu'il ne remet pas en question qu'il soit fait recours à de tels administrateurs, notamment en raison de leur savoir-faire et de leurs compétences, mais désire tout de même rendre attentif au fait que les critères qui motivent un tel recours ainsi que ceux qui permettent de choisir la personne privée en question paraissent intransparents. Comment est-ce que ce processus de sélection se présente ?

L'orateur souhaite ensuite savoir si des préoccupations en matière d'égalité des sexes sont prises en compte lors de la nomination d'administrateurs.

En ce qui concerne l'attribution de jetons à des administrateurs fonctionnaires, l'orateur tient à relever qu'il existe un traitement inégalitaire entre administrateurs issus du secteur privé et ceux provenant du secteur public en termes d'imposition.

En dernier lieu et faisant allusion à la réunion de la Commission des Finances et du Budget susmentionnée, l'orateur met en exergue les atouts qu'une harmonisation des modalités de nomination d'administrateurs aurait en ce qu'en dépit des prescriptions légales applicables et du prédit code de conduite, force est de constater que des nuances au niveau des différentes ministères subsistent.

Monsieur le Ministre François Bausch fait observer qu'à l'exception de l'administratrice nommée au conseil d'administration de Luxair, un seul autre administrateur issu du secteur privé siège au sein d'un conseil d'administration sur mandat de l'État ; il s'agit plus précisément du conseil d'administration de la Société nationale de la circulation automobile.

En ce qui concerne le processus de sélection desdits administrateurs issus du secteur privé, l'orateur ne conçoit ni l'opportunité ni la faisabilité d'un appel à candidatures, tout en soulignant les réflexions en termes de stratégie gouvernementale évoquées ci-dessus. Quant à la nomination récente d'une administratrice au sein du conseil d'administration de Luxair qui

a fini par devenir présidente du conseil d'administration de Cargolux sur proposition du conseil d'administration de Luxair, l'orateur note qu'il sondait plusieurs personnes ne relevant pas de la fonction publique pour ce poste, dont notamment Monsieur Claude Wiseler (CSV), et que la position en tant que président d'un conseil d'administration d'une société privée ne s'avère pas toujours opportune pour un fonctionnaire.

Quant à l'organisation pratique du travail pour les administrateurs fonctionnaires, l'orateur ne cache pas que cela exige beaucoup d'efforts de la part de ces derniers, mais que jusqu'ici cela ne posait pas problème.

Concernant les préoccupations en matière de représentation égalitaire des sexes parmi les administrateurs désignés par l'État, l'objectif est de désigner au moins 40% d'administrateurs de chaque sexe ; à présent, l'on ne se trouve qu'à 30% pour les administratrices.

En termes d'harmonisation, l'orateur renvoie à des discussions d'ores et déjà menées qui cependant n'aboutissaient pas et fait également allusion à la thématique des cabinets politiques. Dans ce contexte l'orateur relève qu'il s'agit non seulement de s'entourer de personnes compétentes, mais encore faut-il que le ministre soit en mesure de leur faire confiance. Ainsi, les questions qui se posent dans ce contexte sont aussi nombreuses que sont rares les solutions satisfaisantes.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) est d'avis que les discussions autour d'une potentielle nomination de Monsieur Claude Wiseler (CSV) en tant qu'administrateur au sein du conseil d'administration de Luxair ne servaient qu'à noyer le poisson en ce qu'il était d'emblée clair qu'une personne proche du parti politique de Monsieur le Ministre François Bausch se verrait investir ce poste ; l'orateur tient ainsi à mettre en exergue une politique de népotisme.

Monsieur le Ministre François Bausch réfute catégoriquement les propos de Monsieur Marc Goergen. L'orateur tient à souligner que les nominations qu'il effectue sont motivées par le savoir-faire des personnes en question.

4. Dossier du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (suite à la demande de la sensibilité politique Piraten du 11 juin 2021)

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre François Bausch tient à remercier la sensibilité politique Piraten pour la demande sous rubrique en ce qu'elle permet de donner une voix aux administrations concernées afin d'expliquer leurs missions.

Messieurs les Directeurs de l'Administration de la navigation aérienne et de la Direction de l'aviation civile poursuivent avec une présentation de leurs activités ; pour le détail des dernières il est renvoyé aux diapositives ci-jointes.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les systèmes d'atterrissage aux instruments, qui étaient défectueux durant l'été, fonctionnent à nouveau de manière satisfaisante.

En outre, l'orateur fait part de soucis, dont le rapport lui aurait été fait, avec les systèmes de radar de l'aéroport.

Monsieur le Directeur de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA ») note que la limitation du système d'atterrissage aux instruments au cours de l'été ne posait guère problème en ce que les conditions météorologiques étaient très favorables. L'objectif ultime

des systèmes d'atterrissage aux instruments est la sécurité de la navigation aérienne et l'on escompte pouvoir rétablir un niveau de service dit « cat IIIa » d'ici peu.

Pour ce qui est des soucis avec les systèmes de radar de l'aéroport, l'orateur tient à relever que l'Aéroport de Luxembourg fait partie d'un réseau de radars, ce qui implique que des interférences se produisent ; d'autant plus que la performance des systèmes de radars est fortement tributaire de leur environnement de sorte que la construction d'un immeuble dans la vicinity est susceptible d'avoir un impact sur cette performance. Or, l'orateur dit ne pas avoir connaissance des soucis évoqués par Monsieur Marc Goergen (Piraten).

Suite à une interpellation par un citoyen, Monsieur le Président Carlo Back (déi gréng) s'interroge sur les mesures prises à l'encontre de nuisances sonores émises par les aéronefs. En effet, le citoyen en question prétend que les trajectoires empruntées par les aéronefs à destination de l'Aéroport de Luxembourg ont changé de sorte que son quartier soit plus affecté par lesdites nuisances sonores qu'auparavant.

Monsieur le Directeur de l'ANA précise que le but primaire de l'ANA est de garantir la sûreté de la navigation aérienne, mais souligne que, contrairement à l'aviation privée, les opérateurs commerciaux se voient imposer des trajectoires aériennes obligatoires.

Monsieur le Ministre François Bausch donne à considérer que l'allégation du citoyen précité pourrait trouver son origine dans le fait que le trafic aérien nocturne à destination et à partir de l'Aéroport de Luxembourg était fortement limité pendant quelques mois faisant en sorte que certaines compagnies aériennes étaient contraintes à effectuer plus de vols pendant la journée, d'où l'impression d'une amplification des nuisances sonores. Or, le chantier qui engendre cette limitation avance à grands pas de manière que ce problème ne devrait plus se poser dans un futur plus proche qu'anticipé.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) soulève la possibilité de visiter les infrastructures de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que celles de l'ANA afin que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics puisse se faire une image plus précise des activités des divers intervenants impliqués.

Monsieur le Ministre François Bausch considère cette initiative très opportune, notamment en ce qui concerne la visite de l'ANA.

5. Divers

Aucun sujet divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Commission Mobilité
30 septembre 2021



Directorate of Civil Aviation
Grand Duchy of Luxembourg



- La DAC veille au respect des dispositions législatives et réglementaires tant au niveau national, qu'international (OACI et EASA).

- Article 17 (3) de la Loi du 19 mai 1999:
 - « d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg »;
 - « d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens »;

- Nomination – Autorité Nationale de Surveillance/Autorité Compétente:
 - (EU) 2017/373 – Article 4 et 5 pour la certification et supervision continue des prestataires de services de ATM/ANS;



- *« Les autorités compétentes sont habilitées à mener des audits, des évaluations, des enquêtes et des inspections de ces prestataires de services »:*
 - (EU) 2017/373, article 5.

- Les audits réalisés par l’Autorité National de Supervision:
 - fournissent à l'autorité compétente des éléments de preuve du respect continu des exigences applicables et des arrangements de mise en œuvre;
 - sont indépendants de toute activité d'audit interne entreprise par le prestataire de services;
 - couvrent tout ou partie des arrangements de mise en œuvre, ainsi que les processus ou services.



- Les critères d'audit sont définis dans un programme de supervision continu tel que prévu dans l'article ATM/ANS.AR.C.015 du règlement (EU) 2017/373;
- Depuis 2014, ce programme est valable pour une période de deux ans et est annuellement mis à jour par la DAC/NSA;
- A chaque audit, son rapport documenté qui comprend l'ensemble des constatations observées. Ce rapport est communiqué au prestataire de services concerné;
- Constatations selon (EU) 2017/373, ATM/ANS.AR.C.050:
 - Non-conformité: Niveau 1 ou Niveau 2;
 - Opportunité d'amélioration: Observation.



➤ **Constatation de niveau 1 :**

- Non-conformité grave avec un risque important pour la sécurité du vol ou remise en cause de la poursuite des opérations par le prestataire de la navigation aérienne.
- L'autorité compétente prend des mesures immédiates en fonction de l'ampleur de la constatation jusqu'à ce qu'une mesure correctrice soit mise en place.

➤ **Constatation de niveau 2 :**

- Toute autre non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables;
- L'autorité compétente accorde au prestataire de services un délai de mise en œuvre de la mesure correctrice dans le cadre d'un plan d'action adapté à la nature de la constatation. Cette mesure correctrice sera ensuite évaluée et acceptée par l'autorité.

➤ **Observation:**

- N'a aucun caractère obligatoire et est un moyen de communication afin d'attirer l'attention des audités sur des points particuliers. Les observations ne sont pas soumises à un plan d'actions correctives.



- La supervision est un processus systématique et transversal à tous les acteurs de l'aviation civile au G.D. du Luxembourg. À ce titre, la DAC supervise dans le domaine de la sécurité aérienne:
 - Opérateurs aériens nationaux: Cargolux, Luxair, Luxaviation, LAR, etc...;
 - Prestataires de services de ATM/ANS : ANA, MUAC;
 - Opérateur d'aérodrome: lux-Airport;
 - Opérateurs étrangers: SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

- La DAC est également supervisée par la Commission Européenne pour la Sûreté et par l'EASA pour la sécurité aérienne.

- En ce qui concerne les audits EASA dans son domaine de supervision:
 - Entre 2016-2020 le Luxembourg à 25% de non-conformité en moins que la moyenne Européenne. (6.27/4.64).
 - Aucune « Immediate Safety Concern » n' a été adressée au Grand Duché du Luxembourg.(24 au cours des 5 dernières année en Europe)



- Constatation de niveau 1:
 - L'ANA a mis en place des systèmes CNS ou changé des systèmes existants sans s'assurer des vérifications obligatoires (Déclaration de Vérification: DoV) comme requis par la réglementation en vigueur.
- Communication à l'ANA – 13/11/2020 (lettre DAC réf. 102960);
- Elaboration et présentation d'un plan d'actions correctives:
 - Formalisation de toutes vérifications nécessaires, de toutes les matrices de conformité, des éléments de preuves associés et réémission de toutes les DOV;
 - Date limite pour la présentation de ce plan: 31/12/2020.
- Mesure correctrice:
 - Version initiale - 24/12/2020. Version 2.0 - 10/02/2021. Version 2.1 - 30/06/2021 et Version 2.2 – 13/09/2021.
- Plan d'actions correctives:
 - Version initiale - 24/12/2020. Version 2.0 - 10/02/2021. Version 2.1 - 30/06/2021 et Version 2.2 – 13/09/2021.
- Approbation finale:
 - Mesure correctrice et plan d'actions correctives : 12/02/2021. Version 2.1 approuvée – 09/07/2021. Version 2.2 approuvée 27/09/2021.
- **Echéance pour implémentation : 31/12/2021.**



➤ Non-conformité de niveau 1 (Chaîne de Surveillance):

Le service CNS de l'ANA n'a pas été en mesure de démontrer la performance de ses systèmes de Surveillance comme requis par les réglementations en vigueur. Le service CNS de l'ANA ne peut garantir que les services ATC reçoivent le bon statut opérationnel du radar TAR 2 en temps utile.

➤ Communication à l'ANA – 23/03/2021 avec 4 mesures immédiates:

- 02/06/2021: Implementation d'un nouvel outil par CNS afin de garantir aux services ATC la bonne réception du statut opérationnel du radar TAR 2 en temps utile.
 - Révision de documentation achevée par la DAC le 22 Juin 2021 avec demande d'informations complémentaires;
 - Retour d'information de la part de l'ANA en date du 30/06/2021.
- 08/07/2021 et le 15/07/2021: Inspections de nuit réalisées par la DAC
 - Rédaction d'un rapport DAC à l'issue de chaque inspection.
- 26/07/2021: Reclassification du finding de niveau 1 en finding de niveau 2 .
- Documentation "Safety including Software Safety Assurance (SSAS)" et Interoperabilité - toujours en cours de développement au niveau de l'ANA.



➤ Non-Conformité de niveau 2 (ILS 24):

Le service CNS de l'ANA n'a pas été en mesure de fournir les preuves de performances nécessaires des systèmes de Navigation et comme requis par les réglementations en vigueur. Les essais au sol des aides de radionavigation CNS ne sont pas systématiquement effectués par l'ANA comme stipulé dans le Manuel d'Operations du service CNS et requis par la réglementation (UE) No. 2017/373.

➤ 23/03/2021: Communication à l'ANA:

- L'ANA doit reporter à la DAC la continuité du service de l'ILS dans les 12 jours à venir;
- Au cas où ANA/CNS ne serait pas en mesure de fournir ces preuves de continuité de service du système, elle devra respecter scrupuleusement la réglementation (UE) No. 2017/373 et OACI et appliquer une période de surveillance d'un an. Cela résultera en la dégradation de la catégorie de l'ILS24 de CAT III en CAT I. (Augmentation des minimas).

➤ 6 Avril 2021: Information envoyée à la DAC:

- L'analyse des éléments fournis par l'ANA (Log Files) n'ont pas permis de lever le doute sur la continuité du service ILS CAT III.

➤ 23 Avril 2021: Rapport d'audit: :

- Lettres: DAC – 107177; et État ILS 24 – 107179;
- Déclassement - ILS 24 en CAT I jusqu'au 30 Septembre 2021 (Surveillance d'un an)

➤ 12 Mai 2021: Notification de l'ANA de l'arrêt exploitation ILS 24 en CATIII.

➤ Envoi de toute la documentation pour évaluation de la conformité avec les opérations CAT III en date du 15 Septembre. **Actuellement, plusieurs échanges entre l'ANA et la DAC: Révision toujours en cours.**



ANA

Administration de la
navigation aérienne

Les missions de l'ANA

1. Administratif
2. Finances
3. Certification (incl. aérodrome)
4. Technique (incl. CNS, ELE, IT)
5. ATC (Tour & Approche)
6. Météorologie
7. Opérations aéronautiques

Référence:

Loi du 1er août 2018 portant modification de 1) la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne ; 2) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

WHAT WE DO?

AIR TRAFFIC MANAGEMENT





EU Legislation for ATM/ANS, Aerodromes & Drones

Part 1a: Basic Regulation 2018/1139, its delegated & implementing acts (DAs/IAs), and associated CS/AMCs/GM – Focus on **ATM/ANS** & **Aerodromes**

Treaty on the European Union
Treaty on the Functioning of the European Union

Latest Update:
14/08/2021



Basic Regulation 2018/1139 + 2021/1087
Amending Reg added 05/07/21

Click on any box to access the corresponding document

Framework Regulation 549/2004 + 1070/2009

Service Provision Regulation 550/2004 + 1070/2009

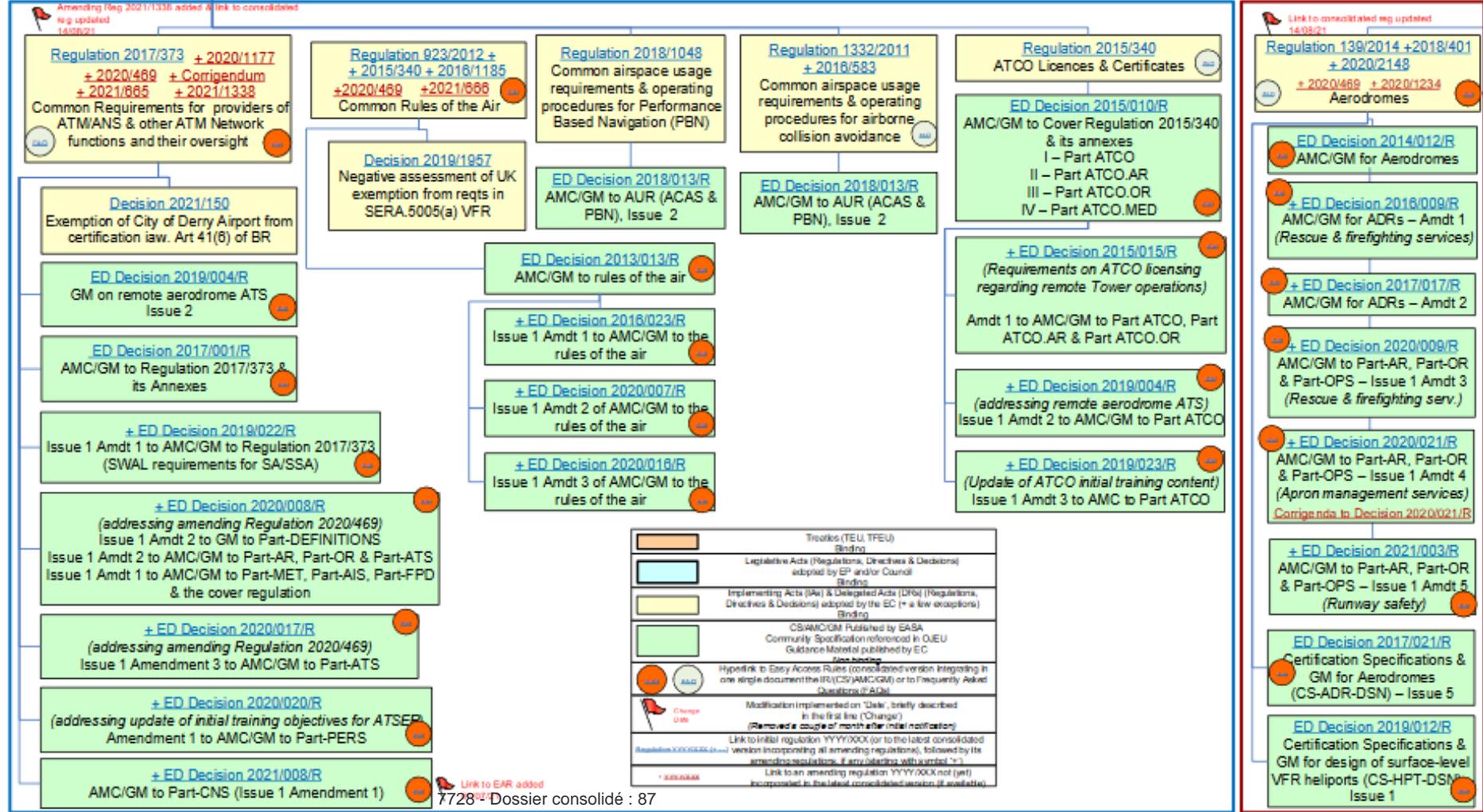
Airspace Regulation 551/2004 + 1070/2009

Interoperability Regulation 552/2004 + 1070/2009
See note in Part 2a (*)

ATM/ANS

IAs/CS/AMC/GM listed in Part 2

Aerodromes





ANA Safety Policy

OBJECTIVE

ANA as an organization is committed towards safety and therefore will set high-level objectives for a pro-active and systematic management of safety.

The ANA principal safety objective is to minimize as far as reasonably practicable its contribution to the risk of an accident while providing an expeditious service.

PRIORITY

ANA is committed to improve and achieve the highest possible safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards and consider best practices, while providing adequate resources to achieve its safety goals.

ANAs Safety Management System encourages and has defined clear safety reporting principles and safety reporting procedures. These event reports are investigated with regard to ANA's Just culture policy.

MANAGEMENT

Safety is the primary responsibility of all managers and staff, and shall prevail over any pressure and constraints for commercial, operational, environmental and social interest, meaning also priority for training and resources. Heads of department are responsible for the safety performance of their own organizations.

COMMITMENT

ANAs senior management continually promote this safety policy to all personnel, in setting safety objectives and safety standards, while also providing adequate human and financial resources for its implementation and ensuring that proper level of competency is maintained. This policy is periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate.



Claudio Clori
Director
Administration de la navigation aérienne



Thierry Faber
ANA Deputy Director



Ralph Roller
LACA



Christian Seidel
GLCCA



Pit Probst
ANSP Safety Responsible

4, route de Trèves
L-2632 Luxembourg

Adresse postale
B.P. 273
L-2012 Luxembourg

www.ana.gouvernement.lu

OBJECTIVE

ANA as an organization is committed towards safety and therefore will set high-level objectives for a pro-active and systematic management of safety.

The ANA principal safety objective is to minimize as far as reasonably practicable its contribution to the risk of an accident while providing an expeditious service.

PRIORITY

ANA is committed to improve and achieve the highest possible safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards and consider best practices, while providing adequate resources to achieve its safety goals.

ANA's Safety Management System encourages and has defined clear safety reporting principles and safety reporting procedures. These event reports are investigated with regard to ANA's Just culture policy.

Audit IOP – Novembre 2020

Plan de correction:

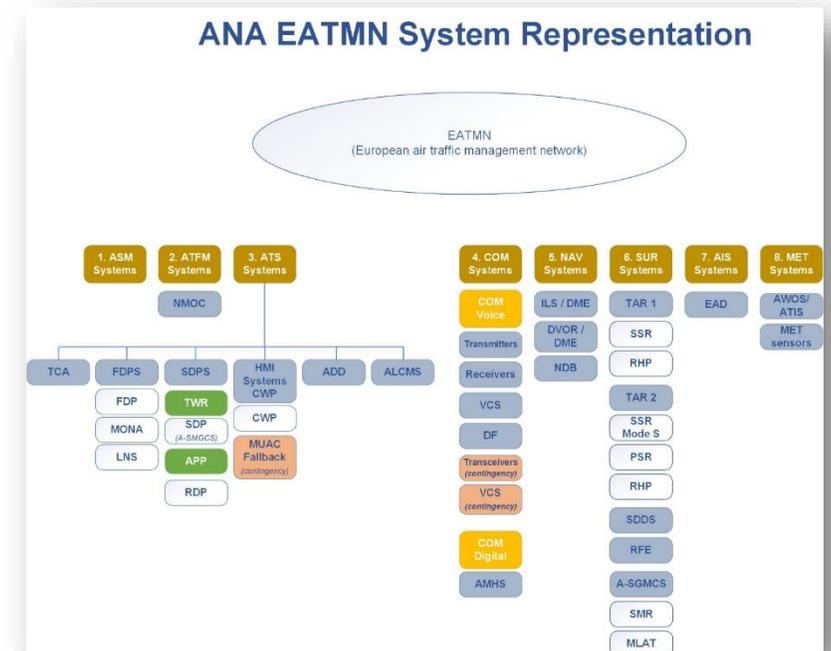
- Revue de tous les dossiers d'interopérabilité pour les systèmes techniques ATM (Air Traffic Management).
- Mise à jour de la structure EATMN (European Air Traffic Management System)
- Revue de la structure des déclarations de vérification (DoV) conformément à la réglementation
- Mise à jour des fichiers techniques « technical files »

Plan d'actions correctives:

- Revue de la procédure de gestion du changement sur les points liés à l'interopérabilité
- Définition d'une ligne du temps dans la procédure de gestion du changement
- Formation interne pour sensibiliser à la réglementation IOP
- Supervision du respect des exigences réglementaires pendant tout le cycle de vie des systèmes techniques

Statut:

- Les dossiers IOP pour ILS, DME, SDDS et MUAC fallback ont été revus, mis à jour et communiqués à la DAC.
- L'ANA doit terminer la revue et la mise à jour des dossiers IOP - TCA, FDPS, SDPS, CWP, DF, RX, TX, RX&TX, NDB, DVOR, RFE, TAR2 - pour le 31 décembre 2021 conformément au plan de correction.



Audit CNS Implementing Rules - Mars 2021

Monitoring TAR 2

Plan de correction:

Mise en place d'un système de monitoring permanent et 24/7 de la disponibilité des sources radar (TAR2 PSR – TAR2 SSR – SHU – PFA – CIR).

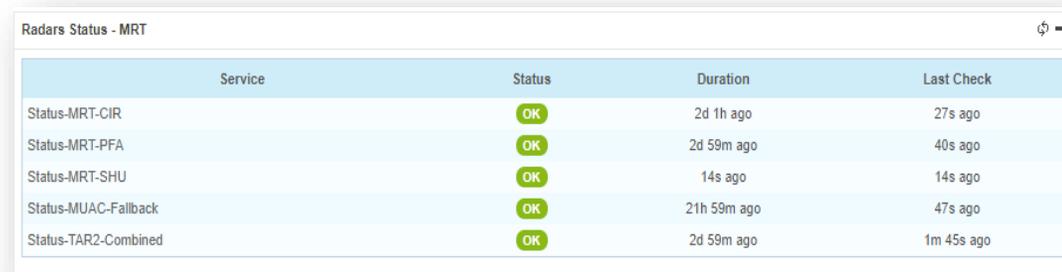
Statut:

Le système de monitoring 24/7 pour visualiser plus facilement la disponibilité des différentes sources radar a été mis en place mi-juin 2021. Suite à une visite de la DAC en date du 15 juillet, le finding level 1a été reclassifié en level 2.

L'ANA a fourni par la suite un dossier Sécurité Aérienne (Safety) et la finalisation du dossier d'interopérabilité (IOP) est en cours.

Plan d'actions correctives:

Visualisation à distance de la disponibilité de tous les équipements / systèmes CNS combinée avec l'envoi d'un message texte (SMS) en cas de dysfonctionnement d'un équipement / système aux ATSEP du service CNS.



Service	Status	Duration	Last Check
Status-MRT-CIR	OK	2d 1h ago	27s ago
Status-MRT-PFA	OK	2d 59m ago	40s ago
Status-MRT-SHU	OK	14s ago	14s ago
Status-MUAC-Fallback	OK	21h 59m ago	47s ago
Status-TAR2-Combined	OK	2d 59m ago	1m 45s ago

Monitoring des sources radars disponibles à l'ANA

Actions chaîne de surveillance & interrogateur Mode S

Actions	Timeline
Une liste des problèmes a été identifiée pour être traitée en priorité sous la supervision directe de la direction.	Juin
Intervention auprès du CEO du fournisseur Leonardo pour résoudre les problèmes dans les meilleurs délais.	Juin
Intervention immédiate du fournisseur Leonardo sur site.	Juin
Première série de tests réalisés par les équipes opérationnelles.	Juillet
Des nouvelles modifications ont été livrées par le fournisseur (processus itératif).	Septembre
Les équipes de Leonardo sont sur site pour préparer la validation des modifications.	Depuis le 6 septembre
Des tests opérationnels sont programmés pendant quelques semaines sur la nouvelle version.	Septembre-Octobre
Finalisation du dossier safety pour la DAC.	Novembre
Validation officielle (SAT) et tests libres pendant 15 jours.	Novembre
Chargement de la nouvelle version.	Décembre



Audit CNS Implementing Rules - Mars 2021

Instrument landing system

Plan de correction:

En conformité avec la réglementation OACI Annexe 10 Volume 1: fournir la documentation et les procédures relatives au monitoring continu des équipements ILS 24

Statut:

L'ANA a fourni les informations 15 jours avant l'échéance initiale du 30 septembre 2021.

Des fichiers logs supplémentaires ont été demandés suite à notre envoi de façon additionnelle et fournis également. Des précisions ont été demandées à l'ANA en date du 24 septembre, des échanges sont en cours.

Remarque:

Dans tous les cas, les opérations sont limitées en CAT I jusqu'à la fin septembre en raison des travaux de réfection de la piste.

Les conditions météorologiques pendant cette période ne nécessitent généralement pas l'utilisation de CAT II/III.



Fin de la présentation

7728/02

N° 7728²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(30.9.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président- Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELLEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 3 décembre 2020 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, ainsi que d'un texte des modifications.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 2 février 2021.

Lors de la réunion du 1^{er} juillet 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo Back a été désigné comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 30 septembre 2021.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF) dans la teneur du protocole signé à Vilnius le 3 juin 1999 a été approuvée au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 15 juin 2006 portant approbation du Protocole et ratifiée par l'Union européenne en 2011. Elle compte actuellement 50 parties contractantes, situées en Europe, au Maghreb et en Asie, respectivement au Proche-Orient.

Cette convention a institué l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF), ayant son siège à Berne, avec comme mission de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des règles de droit uniformes relatives au transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct.

La COTIF se compose de deux parties : de la Convention proprement dite, qui régit le fonctionnement de l'OTIF, et de sept appendices, qui édifient un droit ferroviaire unifié en définissant des exigences fonctionnelles techniques et des contrats-types pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Lors de la 13e Assemblée générale de l'OTIF, toute une série de modifications a été adoptée portant sur la convention de base, par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) », sur les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI) » et sur les « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF) ».

OTIF ÉTATS MEMBRES

ÉTAT AU
1^{er} MAI 2019



*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Avec son article unique, le projet de loi n°7728 a comme objectif d'approuver d'un côté les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption d'un nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26e session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018, et de l'autre côté les modifications aux appendices existants E et G, apportées lors de la 13e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

La 13e Assemblée générale de l'OTIF a adopté plus précisément des :

- modifications de la Convention de base,

- modifications de la Convention de base par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé comme suit : « *Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H)* »,
- modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI)* »,
- et modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF)* ».

I) Modifications au niveau de la Convention de base

Les modifications de la Convention de base adoptées lors de la dernière Assemblée générale ont principalement pour but d'atteindre les objectifs suivants :

a) Simplification de la procédure de révision de la COTIF

La COTIF prévoit actuellement deux procédures de modification principales, la modification par l'Assemblée générale et la modification par la Commission de révision.

Afin de simplifier la procédure de révision de la COTIF, tout en garantissant un juste équilibre entre efficacité nécessaire du droit international et contrôle national de la procédure de conclusion des traités, il a été proposé de fixer avec certitude la date d'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale et que les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international. Les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national restent évidemment applicables. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats.

La procédure de modification des appendices de la COTIF a été réexaminée à la 26e session de la Commission de révision et par la 13e Assemblée générale et l'entrée en vigueur à une date impartie des modifications du droit ferroviaire unifié consacré dans les appendices s'est traduit par l'adoption, lors de l'Assemblée générale, des modifications de l'article 34, § 3 à 6 de la Convention de base.

Délai (art. 34 § 3) : Un délai de 3 ans pour l'entrée en vigueur des modifications des appendices à la Convention court à partir de la date de la notification des modifications des appendices par le Secrétaire général. Il sera toujours possible de différer l'entrée en vigueur, en particulier si un appendice est complètement refondu, c'est-à-dire pour des modifications de grande ampleur. Cette décision devra être prise à la même majorité que l'adoption des modifications.

Déclarations de non-approbation (art. 34 § 4 et 6) : Avec la nouvelle procédure, les États membres ne notifieront plus l'approbation des modifications aux appendices, mais seulement les déclarations de non-approbation ou le retrait de telles déclarations.

Conditions d'entrée en vigueur (art. 34 § 5) : À la différence des conditions pour la modification de la Convention proprement dite, les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices sont désormais définies dans leur totalité au § 3 précité.

b) Modifications d'ordre rédactionnel de l'article 2, § 1, lettre a), point 3, et de l'article 6, § 1, lettre e), de la Convention de base liées aux modifications insérées aux règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E)

A des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E) avec celle employée dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

c) Révision partielle de la convention de base liée à l'ajout du nouvel appendice « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H) »

Approuvé par la Commission de révision en sa 26^e session, un projet de nouvel appendice H, ou Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST) a été adopté lors de la 13^e Assemblée générale entraînant également la nécessité de modifier plusieurs dispositions de la Convention de base afin qu'elle fasse référence au nouvel appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

Les modifications suivantes sont insérées dans la convention proprement dite (articles 2, 6, 20, 33 et 35) :

But de l'Organisation (art. 2) : Avec le nouvel appendice H, les États membres introduisent un nouveau système de droit uniforme dans le but de favoriser l'interopérabilité en termes de trains complets traversant les frontières. Cette visée doit également apparaître dans l'article 2, §1 de la COTIF.

Règles uniformes (art. 6) : L'article 6, §1 de la COTIF doit être modifié afin d'inclure le nouvel appendice dans la liste des appendices.

Commission d'experts techniques (art.20) : L'adoption du nouvel appendice H engendre de nouvelles attributions incombant à la Commission d'experts techniques (CTE). Les paragraphes § 1 et § 2 de l'article 20 de la COTIF doivent donc être modifiés pour en tenir compte.

Compétence (art. 33) : Cet article définit la répartition des compétences entre l'Assemblée générale et les commissions pour les modifications à la Convention et ses appendices. Les compétences pour les modifications du nouvel appendice H doivent donc également y être définies. Il s'agit d'introduire une nouvelle disposition habilitant la CTE à adopter et à modifier toute annexe aux trois appendices techniques, à savoir les appendices F, G et H.

Décisions des commissions (Art. 35) : En vertu de l'article 35, § 4 de la COTIF, les États membres peuvent formuler une objection contre toute décision prise par une commission, y compris les décisions concernant les RU EST et leurs annexes. Si une objection porte sur une disposition d'un appendice, l'application de l'appendice en question est suspendue pour le trafic avec et entre les États membres qui ont formulé cette objection. Il en ira de même avec le nouvel appendice H.

Si une objection porte sur une annexe aux RU APTU ou aux RU ATMF adoptée par la CTE, l'application de cette seule annexe est suspendue dans son intégralité pour le trafic avec et entre les États parties qui ont formulé cette objection. La même règle est introduite pour les annexes aux RU EST.

S'il n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions harmonisées mises au point sous la forme d'annexes à ces RU, un État partie peut émettre une déclaration en ce sens. Les principes applicables sont similaires à ceux de l'article 9 des APTU. Ainsi, l'État partie en question ne pourra pas être pris en compte lors de la détermination du nombre d'objections. L'article 35, § 6, doit être modifié en conséquence.

II) Modification de la Convention de base par l'ajout du nouvel appendice H – « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention) »

Le nouvel appendice H renferme les règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST). Il traduit la volonté des États parties à la Convention d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne (UE). Dans le contexte de la COTIF, l'interopérabilité signifie l'aptitude de systèmes ferroviaires nationaux différents à permettre la circulation sûre et sans interruption des trains qui atteignent les niveaux de performance requis. Elle implique donc l'exploitation transfrontalière de trains complets, laquelle suppose que l'infrastructure soit utilisée par différentes entreprises ferroviaires, qu'elles soient nationales ou étrangères. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut également se développer pour soutenir l'interopérabilité et les

trains complets traversant les frontières. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international. Le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et systèmes techniques.

L'interopérabilité nécessite une harmonisation plus poussée des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires, par exemple. Un élément important pour le développement de cette interopérabilité est l'attribution des responsabilités en matière de sécurité, y compris la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires, à différents acteurs ferroviaires.

Objectif général des RU EST

L'objectif du nouvel appendice H est donc de proposer des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains aux États parties qui appliquent déjà pleinement les règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international et les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international.

L'interopérabilité au-delà de l'UE

Comme suite aux discussions avec des organisations du secteur ferroviaire, des partenaires comme la Commission européenne et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat a suggéré que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE se fasse selon deux axes parallèles :

- les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires, sous la forme d'un nouvel appendice à la COTIF (appendice H) complémentaire aux RU ATMF, lesquelles régissent par exemple la certification des entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises ;
- les conditions d'accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

Champ d'application des RU EST

Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, les dispositions élaborées doivent pouvoir être appliquées au côté des ATMF.

Les EST ne devraient être appliquées que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Cela présupposerait par exemple que tous les véhicules d'un train soient admis à l'exploitation et qu'une certification des entités chargées de l'entretien (ECE) leur ait été attribuée. Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d'application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont conjointement responsables de veiller à l'exploitation en toute sécurité des trains, chacun d'eux dans un domaine clairement défini.

La Commission d'experts techniques (CET) est compétente pour l'harmonisation des dispositions sur les sujets suivants :

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

Les principaux éléments du nouvel appendice

Les principaux éléments du projet de nouvel appendice sont les suivants :

- a) Le champ d'application comprend l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris les certificats de sécurité et la surveillance.
- b) Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité et d'une autorité de surveillance. Celles-ci peuvent être deux entités séparées ou être intégrées dans une seule et même organisation. Les autorités doivent être indépendantes vis-à-vis de toute entreprise ferroviaire et tout gestionnaire d'infrastructure. Plusieurs États peuvent établir une autorité commune, comme ce sera par exemple le cas au sein de l'Union européenne.
- c) Il appartient aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure de contrôler les risques liés à l'exploitation des trains en trafic international, sans préjudice des autres entités susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité du système ferroviaire.
- d) Les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité et en contrôler la bonne application.
- e) C'est l'autorité de certification de la sécurité de l'État concerné qui sera chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires voulant exploiter des véhicules sur le réseau national. Un certificat de sécurité apporte la preuve qu'une entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'exercer ses activités en toute sécurité, au sein du domaine d'exploitation prévu, dans l'État dans lequel le certificat est valide.
- f) La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance.
- g) Il n'y a pas de reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité entre les États sauf lorsque des États concluent un accord à cet effet.
- h) Des annexes au nouvel appendice seront préparées aux fins de sa mise en œuvre harmonisée dans tous les États membres. La Commission d'experts techniques sera compétente pour leur adoption.
- i) Les résultats des évaluations de la conformité devraient être mutuellement acceptés par les autorités de certification de la sécurité des différents États tant que ces évaluations ont été menées sur la base des dispositions harmonisées, équivalentes aux dispositions de l'UE, définies dans les annexes au nouvel appendice ou dans les prescriptions techniques uniformes. Les États peuvent imposer des exigences en plus des dispositions harmonisées, à condition qu'elles ne les contredisent pas.

III) Modifications au niveau de l'Appendice E à la Convention – Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI – Appendice E)

Champ d'application (Art. 1^{er} des RU CUI)

Le champ d'application des RU CUI est équivoque : celles-ci s'appliquent uniquement au transport ferroviaire international alors que c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées.

Si le libellé actuel pose problème, c'est parce que le transport international ferroviaire y est défini au moyen du contrat de transport. Or, un train utilisant l'infrastructure peut transporter des voyageurs ou des marchandises en trafic national et international simultanément. Il est alors difficile de faire la distinction entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international. Au vu de la nature internationale de l'ensemble du système COTIF et dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, il a été conclu que les RU CUI ne devraient s'appliquer qu'au trafic international ferroviaire. La clarification du champ d'application vise donc à assurer que les RU CUI soient appliquées lorsque c'est vraiment nécessaire ou souhaitable, c'est-à-dire en trafic international ferroviaire (corridors de fret, trains de voyageurs internationaux). En outre, il faut également établir clairement que les RU CUI ne s'appliqueront pas au trafic national. Cela revêt une importance particulière en matière de responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire du transporteur et du

gestionnaire d'infrastructure, car d'un point de vue juridique, il n'existe pas de sillons ferroviaires internationaux. Il est donc nécessaire de définir le trafic international ferroviaire avec précision.

Ensuite, les RU CUI ne s'appliquent qu'à l'utilisation de l'infrastructure par des trains exploités à des fins commerciales, c'est-à-dire des trains circulant aux fins de transports soumis au régime juridique des CIV ou des CIM. RU CUI et RU CIV et CIM doivent être liées. En revanche, il ne fait aucun doute que le parcours en charge d'un train peut comprendre une course à vide, qui relève alors d'une « utilisation commerciale » et doit donc être soumise au même régime juridique.

L'élément-clé de la reformulation de la disposition visée s'est révélé être l'expression « *en trafic international ferroviaire* », tel que mentionné à l'article 6 de la COTIF. Le groupe de travail a conclu qu'une nouvelle définition de ce terme était nécessaire pour tenir compte du fait que le trafic international inclut dans la pratique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Par conséquent, les RU CUI doivent couvrir deux ou plusieurs contrats nationaux d'utilisation successifs conclus aux fins de la réalisation du trafic international.

Ainsi, aux termes du projet d'article premier, les trois conditions suivantes doivent être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- exécution de ce contrat dans le cadre du trafic international ferroviaire,
- réalisation du transport aux fins des RU CIV ou CIM.

Définitions (Art. 3 des RU CUI)

Ajout de la définition « trafic international ferroviaire » (nouvelle lettre aa) :

Comme mentionnée ci-dessus, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est requise en lien avec l'adaptation du champ d'application. Celle-ci s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international. Le trafic international peut être réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de plusieurs gestionnaires d'infrastructure ou organismes chargés de l'attribution des sillons, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus, coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou les organismes chargés de l'attribution des sillons concernés, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve dans différents États.

Il est apparu pendant les discussions que la coordination de sillons successifs, telle que définie dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, était considérée comme un élément important de la définition du terme « trafic international ferroviaire ». Pour les États membres de l'UE, il importe en effet que les RU CUI coïncident avec ce droit public, afin d'éviter des déclarations de non-application. En effet, c'est seulement après l'entrée en vigueur, en 2010, d'adaptations nécessaires par rapport au droit de l'UE qu'ils ont été en mesure de retirer leurs déclarations de non-application des RU CUI.

Par conséquent, après de longues discussions, il a été jugé approprié de baser la définition du terme « trafic international ferroviaire » sur les termes et concepts tirés du droit public de l'UE, comme « sillon international » et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure en matière d'attribution des capacités, c'est-à-dire des sillons. Ces sillons peuvent être coordonnés non seulement par les gestionnaires d'infrastructure, mais aussi par d'autres organismes chargés de l'attribution des sillons (« coordination » devant être comprise comme la coopération entre gestionnaires d'infrastructure aux fins de l'attribution de sillons nationaux successifs).

Modification de la définition de « transporteur » (lettre c) :

Le groupe de travail réalise que ce terme a été défini différemment aux fins des RU CUI et aux fins des RU CIV et CIM :

- Seul un transporteur détenant une licence est habilité à utiliser l'infrastructure ferroviaire. Le groupe de travail « RU CUI » a discuté de la « licence » comme élément de définition du terme « transporteur » et largement confirmé sa nécessité. En revanche, le transporteur CIV ou CIM n'est pas nécessairement une entreprise ferroviaire détentrice d'une licence.
- Un transporteur substitué qui utilise l'infrastructure ferroviaire est un « transporteur » au sens des RU CUI. En revanche, il n'en est pas un au sens des RU CIV et CIM puisqu'il n'a pas de relation contractuelle avec le voyageur ou expéditeur.

Le groupe de travail a de plus aligné le libellé de la définition de « transporteur » sur les définitions similaires dans le système juridique de la COTIF (art. 2, lettre c), des CUV) et le droit de l'UE (art. 3 de la directive 2012/34/UE). Ces modifications montrent clairement que le transporteur peut être une personne morale ou physique.

Modification de l'article 8 – Responsabilité du gestionnaire

Le groupe de travail était majoritairement d'avis que la responsabilité du gestionnaire ne devait pas être étendue, ce qu'a confirmé la 26^{ième} Commission de révision. Par conséquent, la suppression de la lettre c) et l'ajout d'une nouvelle phrase au § 1 ne devraient constituer qu'une modification d'ordre rédactionnel. Le libellé de l'article 8, § 1, des CUI a été modifié afin de tenir compte de la différence de nature des dommages directs et indirects (dommages pécuniaires).

À la différence des dommages visés aux lettres a) et b), les dommages pécuniaires :

- ne surviennent pas pendant l'utilisation de l'infrastructure mais seulement après, lorsque le transporteur indemnise ses clients. Les dommages doivent néanmoins avoir leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation ;
- ne peuvent être subis par les auxiliaires du transporteur, mais seulement par le transporteur lui-même.

Il ne faut pas oublier qu'un transporteur substitué n'est pas considéré comme un auxiliaire du transporteur, étant donné qu'il utilise lui-même l'infrastructure ferroviaire et qu'il est donc lui-même un transporteur au sens des RU CUI.

Modifications d'ordre rédactionnel du titre, de l'article premier, l'article 3, lettres b) et g), l'article 5, § 1, l'article 5 bis, § 1 et 2, l'article 7, § 2, l'article 8, l'article 9 § 1 ainsi que l'article 10, § 3, des RU CUI

À des fins de cohérence, il s'agit d'harmoniser la terminologie utilisée dans les RU CUI avec celle employée dans la directive 2012/34/UE de l'Union européenne (« contrat d'utilisation » au lieu de « contrat d'utilisation de l'infrastructure » et « infrastructure ferroviaire » au lieu de « infrastructure »).

IV) Modifications au niveau des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. (ATMF – Appendice G) :

Dans le contexte des RU ATMF, les termes « *véhicule* » et « *véhicule ferroviaire* » sont interchangeables ; ils sont tous les deux utilisés et ont la même signification. Sur la base d'une proposition de l'UE, la Commission de révision a décidé à sa 26^e session de ne plus utiliser que « *véhicule* » et non plus « *véhicule ferroviaire* » dans les articles pour lesquels elle est compétente.

Ensuite, dans la version allemande des RU ATMF il est question à l'article 3, § 3, de « *Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen* », alors que le bon terme selon la définition à l'article 2, lettre g), est « *Bauelemente* ».

Entrée en vigueur :

Conformément à l'article 34, § 2 de la COTIF, les modifications de la Convention entreront en vigueur douze mois après leur approbation, conformément à leur droit national, par les deux tiers des États membres. Lorsque ces modifications entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

Par ailleurs, conformément à l'article 34, § 3 de la COTIF, les modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres qui n'ont pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, 1^{re} phrase selon laquelle ils n'appliquent pas les appendices E (CUI) et G (ATMF). Lorsque ces modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux

termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, 1^{re} phrase, de la COTIF.

Le délai visé à l'article 34, §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies (article 34, § 5 de la COTIF). C'est à partir de cette notification du Secrétaire général que courra le délai de douze mois mentionné aux articles 34, § 2 et 34, § 3 de la COTIF pour l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 13^e Assemblée générale.

Fiche financière :

Selon la fiche financière accompagnant le dépôt du projet de loi, celui-ci n'a aucun impact sur les recettes et dépenses du budget de l'État luxembourgeois.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT (2 février 2021)

L'article unique du projet de loi n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

*

V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Par cet article sont approuvées les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ; et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

L'article unique n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation suggère de reformuler l'intitulé de la loi en projet de la manière suivante :

« Projet de loi portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018 »

La commission a décidé de reprendre la suggestion d'ordre légistique.

Pour ce qui est de l'article unique, le Conseil d'État recommande de rédiger l'article unique comme suit :

« **Article unique.** Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018. »

La commission a décidé de reprendre également cette suggestion d'ordre légistique.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7728 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Article unique. Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Luxembourg, le 30 septembre 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Bulletin de vote n°1 (Projet de loi N°7728)

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/10/2021 15:10:42	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7728 Transports int. ferr.	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7728	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	4	0	0	4
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	(Mme Arendt épouse Kemp N)
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Back Carlo	Oui	
M. Benoy François	Oui		Mme Bernard Djuna	Oui	
Mme Empain Stéphanie	Oui		Mme Gary Chantal	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
M. Margue Charles	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. HARS DI BARTOLOMEO	OUI	

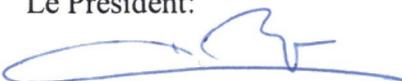
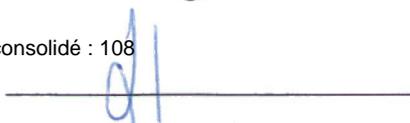
déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/10/2021 15:10:42

Scrutin: 1

Vote: PL 7728 Transports int. ferr.

Description: Projet de loi 7728

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Scheeck Laurent

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	4	0	0	4
Total:	59	0	0	59

Nom du député

Vote

(Procuration)

Nom du député

Vote

(Procuration)

~~n'ont pas participé au vote:~~

~~LSAP~~

~~M. Di Bartolomeo Mars~~

Correction de vote



Le Président:

Le Secrétaire général:

Texte voté n°7728



N° 7728

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

*

Article unique. Sont approuvées les modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 14 octobre 2021

Le Secrétaire général,

Laurent Scheeck

Le Président,

Fernand Etgen

7728/03

N° 7728³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(26.10.2021)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 octobre 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26ème session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13ème Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 octobre 2014 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 2 février 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 16 votants, le 26 octobre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Résumé

N° 7728

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant approbation des modifications :

1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;

2° aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

RESUME

Avec son article unique, le projet de loi n°7728 a comme objectif d'approuver d'un côté les modifications à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption d'un nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^e session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018, et de l'autre côté les modifications aux appendices existants E et G, apportées lors de la 13^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

La 13^e Assemblée générale de l'OTIF a adopté plus précisément des :

- modifications de la Convention de base,
- modifications de la Convention de base par l'adoption d'un nouvel Appendice H dénommé comme suit : « *Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H)* »,
- modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E – CUI)* »,
- et modifications au niveau des « *Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G – ATMF)* ».

Mémorial A N° 931 de 2021



Loi du 13 décembre 2021 portant approbation des modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 14 octobre 2021 et celle du Conseil d'État du 26 octobre 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique.

Sont approuvées les modifications :

- 1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
- 2° et aux appendices E et G de la convention précitée, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,
Jean Asselborn*

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François Bausch*

Palais de Luxembourg, le 13 décembre 2021.
Henri



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

**Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General**

**NOT-18001
12.10.2018**

Original : FR

**AUX ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF ET AUX ORGANISATIONS
RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

Notification du dépositaire

Modifications de la Convention et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées
par la 13^e Assemblée générale

En sa qualité de dépositaire, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) donne notification de ce qui suit.

À sa 13^e session (Berne, 25 et 26 septembre 2018), l'Assemblée générale a adopté des modifications de la Convention (y compris l'adoption de l'Appendice H (EST)) et de ses appendices E (CUI) et G (ATMF).

Conformément à l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications de la Convention entreront en vigueur douze mois après leur approbation, conformément à leur droit national, par les deux tiers des États membres. Lorsque ces modifications entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

Par ailleurs, conformément à l'article 34, § 3, de la COTIF, les modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres qui n'ont pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase selon laquelle ils n'appliquent pas les appendices E (CUI) et G (ATMF). Lorsque ces modifications des appendices E (CUI) et G (ATMF) entreront en vigueur, elles entreront en vigueur non seulement pour les États qui auront procédé à leur approbation selon leurs procédures nationales applicables, mais aussi pour tous les autres États membres à l'exception de ceux, qui avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF.

Le délai visé à l'article 34, §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies (article 34, § 5, de la COTIF). C'est à partir de cette notification du Secrétaire général que courra le délai de douze mois mentionné aux articles 34, § 2 et 34, § 3 de la COTIF pour l'entrée en vigueur des modifications décidées par la 13^e Assemblée générale.

Ces modifications figurent dans les textes de notification annexés et seront également publiés sur le site internet de l'OTIF sous Activités > Assemblée générale > Notifications.



(François Davenne)
Secrétaire général

Annexes :

- NOT-18001 Ad. 1 (Convention de base)
- NOT-18001 Ad. 2 (Appendice H – EST)
- NOT-18001 Ad. 3 (Appendice E – CUI)
- NOT-18001 Ad. 4 (Appendice G – ATMF)

Destinataires pour information de copies de ce courrier et de ses annexes :

- Aux États non membres candidats à l'adhésion ou qui pourraient être intéressés à l'adhésion à la COTIF, aux organisations et associations internationales conformément à la lettre de convocation SG-18024-AG-13



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

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

NOT-18001-Ad. 1
12.10.2018

Original : FR/DE/EN

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

Modification de la Convention de base - (Texte tel que modifié par la
13^e Assemblée générale)

Änderung des Grundübereinkommens - (Text wie von der 13.
Generalversammlung geändert)

Modification of the base Convention - (Text as modified by the 13th General
Assembly)

Modification des dispositions	Änderungen der Bestimmungen	Amendments to the provisions
<p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :</p>	<p>Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) wird wie folgt geändert:</p>	<p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:</p>
<p>L'article 2 est modifié comme suit :</p>	<p>Artikel 2 wird wie folgt geändert:</p>	<p>Article 2 is modified as follows:</p>
<p>1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit :</p>	<p>1. In § 1, Buchstabe a) wird der Unterpunkt 3 wie folgt gefasst:</p>	<p>1. In § 1, letter a) subpoint 3 to read as follows:</p>
<p>« 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ; »</p>	<p>„3. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr;“</p>	<p>“3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;”</p>
<p>2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit :</p>	<p>2. In § 1 wird nach Buchstabe d) folgender Buchstabe e) eingefügt:</p>	<p>2. In § 1, the following letter e) is inserted after letter d):</p>
<p>« e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; »</p>	<p>„e) Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aufstellen;“</p>	<p>“e) laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic;”</p>
<p>3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).</p>	<p>3. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe e) Buchstabe f).</p>	<p>3. In § 1, former letter e) becomes letter f).</p>
<p>4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g)</p>	<p>4. In § 1 wird der ehemalige Buchstabe f) Buchstabe</p>	<p>4. In § 1, former letter f) becomes letter g) to read as</p>

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).

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).

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).

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

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

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

sur l'Annexe concernée. »

L'article 33 est modifié comme suit :

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

« g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1^{er}, 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

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

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

exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision. »

L'article 34 est modifié comme suit :

Les § 3 à 6 sont libellés comme suit :

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

§ 4 Les Etats membres adressent au Secrétaire 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

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

may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.”

Article 34 is modified as follows:

Amend §§ 3 to 6 to read as follows:

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

§ 4 The Member States shall address their 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

Convention proprement dite ou à ses Appendices. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

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

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

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

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

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

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

L'article 35 est modifié comme suit :

Artikel 35 wird wie folgt geändert:

Article 35 is modified as follows:

1. Le § 4 est libellé comme suit :

1. § 4 wird wie folgt gefasst:

1. Amend § 4 to read as follows:

« § 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

„§ 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

“§ 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

impartis, l'application de l'appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. En cas d'objection contre l'adoption ou la modification d'une Annexe aux Règles uniformes EST, seule ladite Annexe est suspendue en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet ; il en est de même en cas d'objection partielle. »

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.“

decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection. In the case of objection to the adoption or modification of an Annex to the EST Uniform Rules, only that Annex shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.”

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

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

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

l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST. »

abgegeben haben,“

Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules”



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

**Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General**

**NOT-18001-Ad.2
12.10.2018**

Original : FR/DE/EN

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

Modification de la Convention de base - Appendice H (EST) (Texte tel qu'adopté par la 13^e Assemblée générale)

Änderung des Grundübereinkommens - Anhang H (EST) (Text wie von der 13. Generalversammlung angenommen)

Modification of the base Convention - Appendix H (EST) (Text as adopted by the 13th General Assembly)

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 :

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

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

- | | | |
|--|---|--|
| <p>a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;</p> | <p>a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit auszuüben beabsichtigt;</p> | <p>a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;</p> |
| <p>b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;</p> | <p>b) „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;</p> | <p>b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;</p> |
| <p>c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;</p> | <p>c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;</p> | <p>c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;</p> |
| <p>d) « interopérabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;</p> | <p>d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;</p> | <p>d) “interoperability” means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;</p> |
| <p>e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;</p> | <p>e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;</p> | <p>e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;</p> |
| <p>f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds</p> | <p>f) „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Strecken,</p> | <p>f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and</p> |

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

5

et terminaux destinés au trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;	Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals, die für den internationalen Eisenbahnverkehr gedacht sind, sowie alle Fahrzeuge, die auf dem gesamten Netz oder Teilen davon verkehren können;	terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;
g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;	g) „Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des geografischen Tätigkeitsgebietes in dem Staat, in dem die Bescheinigung gilt, sicher Betrieb zu führen;	g) “Safety Certificate” means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;
h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;	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;	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) « 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 ;	i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;	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) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.	j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.	j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

6

Article 3 Exigences en matière d'exploitation et de sécurité	Artikel 3 Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit	Article 3 Operational and safety requirements
§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.	§ 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.	§ 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.
§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.	§ 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.	§ 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.
§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.	§ 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.	§ 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 Les États parties veillent à ce que toutes les	§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass	§ 4 Contracting States shall ensure that all binding

règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

Article 4
Autorité de certification de la sécurité

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

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

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

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

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.

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

Article 5
Certification de sécurité des entreprises ferroviaires

- § 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.
- § 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont 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 État partie, les autorités de certification de la sécurité acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités de certification de la sécurité de l'autre État partie.

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

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 einem 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

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 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.

<p>techniques uniformes.</p> <p>Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.</p>	<p>durchgeführt wurden.</p> <p>Zu diesem Zweck sind die Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.</p>	<p>Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.</p>
<p>§ 4 Indépendamment du § 3, tout État partie peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité de certification de la sécurité d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.</p>	<p>§ 4 In Ergänzung zu § 3 können die Vertragsstaaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen, die von der Sicherheitsbescheinigungsbehörde eines anderen Staates ausgestellt wurden, oder Teilen davon treffen, sofern die Bewertungskriterien, anhand derer die Sicherheitsbescheinigung ausgestellt wurde, mit den in diesen Staaten geltenden Kriterien übereinstimmen. Derartige Vereinbarungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Der Generalsekretär hat diese Informationen zu veröffentlichen. Die Bedingungen zur gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon können auch in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt werden.</p>	<p>§ 4 In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to these Uniform Rules.</p>
<p>§ 5 Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.</p>	<p>§ 5 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass ihre Sicherheitsbescheinigungsbehörden die Eisenbahnunternehmen, deren Sicherheitsbescheinigung betreffend den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Staatsgebiet gültig ist, in ein öffentlich zugängliches Register eintragen, einschließlich deren exakten geografischen Tätigkeitsgebiets und der Geltungsdauer jeder Bescheinigung, und</p>	<p>§ 5 Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.</p>

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

10

		dieses Register auf dem neuesten Stand halten.	
§ 6	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.	§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.	§ 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.
§ 7	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.	§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Sicherheitsbescheinigungsbehörden zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.
	Article 6 Surveillance	Artikel 6 Überwachung	Article 6 Supervision
§ 1	Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure. L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.	§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist. Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein	§ 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.

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

		und dieselbe Organisation handeln.	
§ 2	La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance en application des présentes Règles uniformes.	§ 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.	§ 2 The correct application of the safety management system of railway undertakings shall be supervised by the Supervision Authority in accordance with these Uniform Rules.
§ 3	Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.	§ 3 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.	§ 3 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Supervision Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date.
§ 4	Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.	§ 4 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in den Sprachen der Mitteilung.	§ 4 The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the languages of notification.
§ 5	La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.	§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.	§ 5 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.
Article 7		Artikel 7	
Gestion de la sécurité et exploitation des trains		Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb	
§ 1	Les entreprises ferroviaires exploitent des trains	§ 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur	§ 1 Railway undertakings shall operate trains in

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

12

	en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.		innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.		international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.
§ 2	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.	§ 2	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.	§ 2	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.
§ 3	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.	§ 3	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.	§ 3	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.
§ 4	Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.	§ 4	Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.	§ 4	Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.
Article 8 Annexes et recommandations		Artikel 8 Anlagen und Empfehlungen		Article 8 Annexes and recommendations	
§ 1	La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles	§ 1	Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer Anlage oder ihre Änderung in Übereinstimmung mit dem in	§ 1	The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex or a provision amending it in accordance with the procedure

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

13

	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.		den Artikeln 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens beschriebenen Verfahren. Das Inkrafttreten der Beschlüsse erfolgt gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens.		laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.
§ 2	Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe :	§ 2	Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von:	§ 2	An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:
	a) tout État partie ;		a) jedem Vertragsstaat;		a) any Contracting State;
	b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ;		b) jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF ;		b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;
	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.		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.		c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
§ 3	Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :	§ 3	Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften folgende Aspekte zu behandeln:	§ 3	In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:
	a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être		a) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem,		a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification

Appendice – Anhang – Appendix H (EST)

14

appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;	anzuwenden von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einrichtung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme;	Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;
b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;	b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;	b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;
c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;	c) die notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderungen des Eisenbahnsystems;	c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;
d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.	d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.	d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.
La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de	Der Fachausschuss für technische Fragen prüft, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von	The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of

certificats de sécurité.	Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.	Safety Certificates.
<p>§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.</p>	<p>§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.</p>	<p>§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>
<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>
<p>Article 9 Déclarations</p>	<p>Artikel 9 Erklärungen</p>	<p>Article 9 Declarations</p>
<p>§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.</p>	<p>§ 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.</p>	<p>§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it situated on its territory and the traffic on that infrastructure.</p>
<p>§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article</p>	<p>§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen,</p>	<p>§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of states which must formulate an objection in</p>

35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.

accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification. »

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

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



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

**Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General**

**NOT-18001-Ad.3
12.10.2018**

Original : FR/DE/EN

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

**Modification de l'Appendice E (CUI) - (Texte tel que modifié par la
13^e Assemblée générale)**

**Änderung des Anhangs E (CUI) - (Text wie von der 13. Generalversammlung
geändert)**

**Modification of Appendix E (CUI) - (Text as modified by the 13th General
Assembly)**

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

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

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.”

uniformes CIM. »

Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. “

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

2. Nach § 1 wird folgender § 2 eingefügt:

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

« § 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. »

„§ 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.“

“§ 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. L’ancien § 2 devient le § 3.

3. Der ehemalige § 2 wird § 3.

3. Former § 2 becomes § 3.

L’article 3 est modifié comme suit :

Artikel 3 wird wie folgt geändert:

Article 3 is modified as follows:

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

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

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

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

„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;“

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

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. 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. 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 :

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

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;”

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;”

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,

- 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. »

L'article 5 est modifié comme suit :

Le § 1 est libellé comme suit :

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

L'article 5bis est modifié comme suit :

Les § 1 et 2 sont libellés comme suit :

« § 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles

- 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

- the internal organisation of the undertaking as well as

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

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

Article 5 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

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

Article 5bis is modified as follows:

Amend §§ 1 and 2 to read as follows:

“§ 1 The provisions of Article 5 as well as those of

Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

7

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 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 :

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:

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.

§ 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 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

„§ 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

“§ 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

Appendice – Anhang – Appendix E (CUI)

9

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),

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. »

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.“

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),

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 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. »

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.“

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.”



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

**Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General**

**NOT-18001-Ad.4
12.10.2018**

Original : FR/DE/EN

**NOTIFICATION DU DÉPOSITAIRE / DEPOSITARNOTIFIZIERUNG /
DEPOSITARY NOTIFICATION**

**Modification de l'Appendice G (ATMF) - (Texte tel que modifié par la
13^e Assemblée générale)**

**Änderung des Anhangs G (ATMF) - (Text wie vom der 13. Generalversammlung
geändert)**

**Modification of Appendix G (ATMF) - (Text as modified by the 13th General
Assembly)**

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

Appendice – Anhang – Appendix G (ATMF)

4

7728 - Dossier A931-43 consolidé : 160

<p>a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,</p> <p>b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,</p> <p>c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.</p>	<p>a) Bauvorschriften der ETV</p> <p>b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,</p> <p>c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.</p>	<p>a) the construction prescriptions contained in the UTP,</p> <p>b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,</p> <p>c) the special conditions of an admission under Article 7a.</p>
<p>§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction. »</p>	<p>§ 3 Für die technische Zulassung einzelner Bauelemente gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.“</p>	<p>§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.”</p>
<p>L'article 9 est modifié comme suit :</p>	<p>Artikel 9 wird wie folgt geändert:</p>	<p>Article 9 is modified as follows:</p>
<p>Le § 1 est libellé comme suit :</p>	<p>§ 1 wird wie folgt gefasst :</p>	<p>Amend § 1 to read as follows:</p>
<p>« § 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. »</p>	<p>„§ 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.“</p>	<p>“§ 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.”</p>



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

**Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General**

**NOT-18008
03.12.2018**

Original : FR

**AUX ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF, AUX MEMBRES ASSOCIÉS DE
L'OTIF ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À
LA COTIF**

Notification du dépositaire

Rectificatif des modifications de la Convention et de son appendice E (CUI)
adoptées par la 13^e Assemblée générale

En sa qualité de dépositaire, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) donne notification de ce qui suit.

Des erreurs manifestes ont été découvertes dans les textes français et allemand des modifications de la Convention et dans le texte français des modifications de l'appendice E (CUI) adoptées par la 13^e Assemblée générale (Berne 25 et 26 septembre 2018), objet de la notification du dépositaire NOT-18001 du 12 octobre 2018.

1. Dans le texte français (seulement), à la page 4 de l'annexe NOT-18001-Ad.1 (Convention de base) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 6, § 1, lettre h) :

« « h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'appendice H à la Convention, »

doit être libellé comme suit

« h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'Appendice H à la Convention, »

2. Dans le texte allemand (seulement), à la page 4 de l'annexe NOT-18001-Ad.1 (Convention de base) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 6, § 1, lettre h) :

„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“ (Anhang H zum Übereinkommen);“

doit être libellé comme suit :

„h) die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“, Anhang H zum Übereinkommen;“

3. Dans le texte français (seulement), à la page 6 de l'annexe NOT-18001-Ad. 3 (Appendice E (CUI)) à la notification du 12 octobre 2018, l'article 5, § 1 :

« § 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. »

doit être libellé comme suit :

« § 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire sont réglées par un contrat d'utilisation. »

Ces rectifications seront également publiés sur le site internet de l'OTIF sous Activités > Assemblée générale > Notifications.



(François Davenne)
Secrétaire général

Destinataires pour information de copies de ce courrier :

- Aux États non membres candidats à l'adhésion ou qui pourraient être intéressés à l'adhésion à la COTIF, aux organisations et associations internationales conformément à la lettre de convocation SG-18024-AG-13

