

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neufassung der Anhänge F und G zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

A. Problem und Ziel

Die Neufassungen

1. der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2276) eingefügt worden sind, und
2. der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2284) eingefügt worden sind,

wurden in Bern am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossen und im schriftlichen Verfahren gemäß Artikel 21 § 3 Buchstabe h der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses am 21. Dezember 2009 angenommen. Die Ergebnisse des zweiten Teils der Abstimmung im schriftlichen Verfahren nach Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung vom Dezember 2009 sowie der Berichtigung des Anhangs G (ATMF) vom 9. November 2010 sind

in die Neufassungen eingeflossen. Deutschland hat die Erklärung zur Nichtanwendung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) mit Wirkung vom 1. Januar 2013 zurückgezogen. Auf diese Neufassungen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen. Die Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in Form eines Vertragsgesetzes ist jedoch bislang nicht erfolgt.

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation der Neufassung der Anhänge F und G zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine. Nur durch Vertragsgesetz kann den Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) im innerstaatlichen Recht zugestimmt werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bei Bund, Ländern und Kommunen fallen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben an. Im Eisenbahnrecht sind die Änderungen der Vertragswerke seit Langem berücksichtigt.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft fällt kein Erfüllungsaufwand an.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für Bund, Länder und Kommunen ergibt sich kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen, entstehen nicht. Das Vertragsgesetz hat keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Februar 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neufassung der Anhänge F und G zum
Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen
Eisenbahnverkehr (COTIF)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 930. Sitzung am 6. Februar 2015 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf**Gesetz
zur Neufassung der Anhänge F und G
zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)****Vom**

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

Artikel 1

Den in Bern am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossenen und im schriftlichen Verfahren gemäß Artikel 21 § 3 Buchstabe h der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses am 21. Dezember 2009 angenommenen Neufassungen

1. der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2276) eingefügt worden sind, und
2. der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2284) eingefügt und durch das Korrigendum vom 9. November 2010 berichtigt worden sind,

wird zugestimmt. Die Neufassungen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem die Neufassungen der Anhänge F und G zum Übereinkommen nach seinem Artikel 35 § 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf die Änderungen der in Artikel 1 genannten Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da sich diese Änderungen auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

Diese Änderungen, welche die Kompatibilität zwischen den Regelungen des COTIF und der Rechtsetzung der Europäischen Union (EU), insbesondere deren „Interoperabilitätsrichtlinien“ (Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG; ersetzt durch Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1) sicherstellen, sind am 1. Juli 2011 mit Beitritt der EU zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) völkerrechtlich in Kraft getreten. Deutschland hat die Erklärung zur Nichtanwendung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) mit Wirkung vom 1. Januar 2013 zurückgezogen. Die Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in Form eines Vertragsgesetzes ist jedoch bislang nicht erfolgt.

Das Vertragsgesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrates, weil es Regelungen ändert, die die Zustimmungsbedürftigkeit des Gesetzes zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140) begründet haben.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem die Neufassungen der Anhänge F und G zum Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Mehrausgaben.

Unmittelbar durch dieses Gesetz entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung.

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine weiteren Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Das Gesetzesvorhaben berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Einheitliche Rechtsvorschriften
für die Verbindlicherklärung technischer Normen und
für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial,
das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist
(APTU – Anhang F zum Übereinkommen)

Uniform Rules
concerning the Validation of Technical Standards and
the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material
intended to be used in International Traffic
(APTU – Appendix F to the Convention)

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)

Artikel 1 Anwendungsbereich	Article 1 Scope	Article premier Champ d'application
<p>Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften (ETV) angenommen werden.</p>	<p>These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).</p>	<p>Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.</p>
Artikel 2 Begriffsbestimmungen	Article 2 Definitions	Article 2 Définitions
<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF definierten Begriffen der Ausdruck</p> <p>a) „Reisezugwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist; der Begriff umfasst einen Gepäckwagen, der in einem Reisezug mitgeführt werden soll;</p> <p>b) „Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand“ ein Projekt, dessen Planungs-/Konstruktionsphase einen Punkt erreicht hat, an dem eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betreffenden Vertragsstaat nicht annehmbar wäre. Ein solches Hindernis kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder umweltbezogener Art sein und ist entsprechend zu begründen;</p> <p>c) „Austausch im Rahmen der Instandhaltung“ den Ersatz von Komponenten durch Teile gleicher Funktion und Leistung im Rahmen der Wartung oder Instandsetzung;</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term</p> <p>a) “carriage” (or “coach”) means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;</p> <p>b) “project in an advanced stage of development” means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;</p> <p>c) “substitution in the framework of maintenance” means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;</p>	<p>Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme</p> <p>a) «voiture» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs;</p> <p>b) «projet à un stade avancé de développement» désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;</p> <p>c) «substitution dans le cadre de la maintenance» désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;</p>

- | | | |
|--|---|--|
| <p>d) „technische Vorschrift“ jede in den ETV enthaltene Regelung, die sich auf den Bau, Betrieb, die Instandhaltung oder Sicherheitsaspekte oder auf ein Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial bezieht, und die keine technische Norm ist;</p> <p>e) „technische Norm“ eine von einem anerkannten internationalen Normungsinstitut im dafür geltenden Verfahren angenommene freiwillige Norm;</p> <p>f) „Triebfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;</p> <p>g) „Güterwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist.</p> | <p>d) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects, or relating to a procedure concerning railway material;</p> <p>e) “technical standard” means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;</p> <p>f) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;</p> <p>g) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods.</p> | <p>d) «prescription technique» désigne toute règle, autre qu’une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l’exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;</p> <p>e) «norme technique» désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;</p> <p>f) «véhicule de traction» désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;</p> <p>g) «wagon» désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.</p> |
|--|---|--|

Artikel 3**Zweck**

§ 1

Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial sollen

- a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;
- b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;
- c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.

§ 2

Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme von ETV werden ausschließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.

§ 3

Nach Möglichkeit

- a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;
- b) sind die technischen Normen und ETV wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

Artikel 4**Ausarbeitung von technischen Normen und ETV**

§ 1

Die Ausarbeitung von technischen Normen betreffend Eisenbahnmaterial und die Normierung von industriellen Produkten und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten

Article 3**Aim**

§ 1

The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to

- a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
- b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
- c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2

When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 3

To the extent possible

- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
- b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4**Preparation of technical standards and UTP**

§ 1

The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of

Article 3**But**

§ 1

La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l’adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d’autres matériels ferroviaires en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l’environnement et de la santé publique.

§ 2

Lors de la validation de normes techniques ou de l’adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3

Dans la mesure du possible,

- a) il convient d’assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4**Elaboration de normes techniques et de PTU**

§ 1

L’élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes

nationalen und internationalen Normungsinstitute.

§ 2

Die Ausarbeitung von ETV ist, aufgrund von Anträgen gemäß Artikel 6, Aufgabe des Fachausschusses für technische Fragen, der von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützt wird.

Artikel 5
Validierung
technischer Normen

§ 1

Über die Validierung einer technischen Norm oder bestimmter Teile davon hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2

Einen Antrag auf Validierung einer technischen Norm können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der ATMF;
- c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit Normierung im Eisenbahnwesen befasst ist; Artikel 3 § 2 ist Rechnung zu tragen;
- d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein einheitlicher technischer Normen für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

§ 3

Die Verweisungen auf validierte technische Normen werden vom Generalsekretär auf der Website der Organisation veröffentlicht. Nach ihrer Veröffentlichung begründet die Anwendung dieser technischen Norm eine Vermutung der Einhaltung der entsprechenden ETV.

§ 4

Die Anwendung von validierten technischen Normen ist freiwillig; eine Norm oder ein Teil davon können jedoch durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen.

Artikel 6
Annahme von ETV

§ 1

Über die Annahme von ETV oder über deren Änderung hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16,

recognised national and international standardisation bodies.

§ 2

The preparation of UTP 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 Article 6.

Article 5
Validation
of technical standards

§ 1

The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2

An application for validation of a technical standard may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
- c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;
- d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 3

The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.

§ 4

The application of validated technical standards is voluntary; however, a standard or a part of it may be made obligatory through provisions in a UTP.

Article 6
Adoption of UTP

§ 1

The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the

de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2

L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

Article 5
Validation
de normes techniques

§ 1

La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2

Peut déposer une demande de validation d'une norme technique:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'article 3, § 2, est pris en compte;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3

Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 4

L'application de normes techniques validées est volontaire; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

Article 6
Adoption de PTU

§ 1

La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure

20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2

Einen Antrag auf Annahme oder Änderung von ETV gemäß § 1 können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2, Buchst. x) der ATMF;
- c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein von ETV für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

Artikel 7**Form der Anträge**

Anträge gemäß Artikel 5 und 6 sind dem Generalsekretär in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu übersenden und an den Fachausschuss für technische Fragen zu richten. Der Fachausschuss für technische Fragen kann Anträge ablehnen, wenn er sie für unvollständig, zusammenhanglos, nicht hinreichend begründet oder ungerechtfertigt hält. Der Antrag hat eine Bewertung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Folgen zu enthalten.

Artikel 7a**Folgenabschätzung**

§ 1

Der Fachausschuss für technische Fragen hat seinen Beschluss nach Berücksichtigung der vom Antragsteller dargelegten Begründung und Rechtfertigung zu fassen.

§ 2

Die Abschätzung hat die voraussichtlichen Auswirkungen für alle Vertragsstaaten, Betreiber und sonstigen Betroffenen anzugeben. Hat der Antrag Auswirkungen auf andere ETV als die, worauf sich der Antrag unmittelbar bezieht, so sind diese Schnittstellen ebenfalls zu berücksichtigen.

§ 3

Alle betroffenen Stellen haben durch die kostenlose Bereitstellung der erforderlichen Daten, sofern diese nicht durch geistige Eigentumsrechte geschützt sind, an der Abschätzung mitzuwirken.

Artikel 8**ETV**

§ 1

Die angenommenen ETV sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2

An application for adoption of a UTP or a provision amending it according to § 1 may be made by:

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

Article 7**Form of applications**

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

Article 7a**Assessment of consequences**

§ 1

The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.

§ 2

The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.

§ 3

All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

Article 8**UTP**

§ 1

The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.

prévus aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2

Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1:

- a) tout État partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Article 7**Forme des demandes**

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7a**Evaluation des conséquences**

§ 1

La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.

§ 2

L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3

L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8**PTU**

§ 1

Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2

Grundsätzlich unterliegt jedes Teilsystem einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.

§ 2

In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.

§ 2

En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a

ETV sind auf neue Teilsysteme anzuwenden. Auf ein bestehendes Teilsystem sind sie dann anzuwenden, wenn es erneuert oder umgerüstet wird und in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchst. f) festgelegten Migrationsstrategie.

§ 2a

The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).

§ 2a

Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3

Nach dem Mitteilungsverfahren gemäß Artikel 35 §§ 3, 4 des Übereinkommens und mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten hat der Generalsekretär auf der Webseite der Organisation Folgendes zu veröffentlichen:

§ 3

After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall publish on the website of the Organisation

§ 3

Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

- a) die angenommenen und mitgeteilten ETV,
- b) den Zeitpunkt des Inkrafttretens,
- c) die Liste der Vertragsstaaten, für welche diese ETV gelten, und
- d) die aktualisierte Liste der ETV und der Zeitpunkte ihres Inkrafttretens.

- a) the adopted and notified UTP;
- b) the date of its entry into force;
- c) the list of Contracting States to which this UTP applies;
- d) the updated list of UTP and their date of entry into force.

- a) la PTU adoptée et notifiée;
- b) la date de son entrée en vigueur;
- c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;
- d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4

Soweit dies zur Erreichung des in Artikel 3 genannten Zwecks erforderlich ist, haben die sich auf Teilsysteme beziehenden ETV mindestens:

§ 4

To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:

§ 4

Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum:

- a) den beabsichtigten Anwendungsbereich (Teil des Netzes oder Fahrzeuge; Teilsystem oder Teil davon) anzugeben;
- b) grundlegende Anforderungen für jedes betroffene Teilsystem und seine Schnittstellen zu anderen Teilsystemen vorzusehen;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festzulegen, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen; erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
- d) die Bauelemente oder Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen zu bestimmen, die Gegenstand von technischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren anzugeben, die zur Bewertung der Konformität mit den Bestimmungen der ETV angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in einer allgemeinen ETV gemäß § 8 festgelegten Bewertungsmodule;

- a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);
- b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;
- c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;
- d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;
- e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou de véhicules, sous-système ou partie de sous-système);
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyen et/ou de véhicules;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;
- e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8;

- f) die Strategie zur Umsetzung der ETV anzugeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die ETV allgemein eingehalten werden, ergibt; für jede Phase sind geeignete Übergangsbestimmungen aufzunehmen.
- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der ETV erforderlich sind, anzugeben.
- f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and
- g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.
- f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et
- g) préciser, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU.

§ 5

Jede ETV ist auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems zu erarbeiten und hat ein oder mehrere Teilsysteme als Ziel anzugeben, das schrittweise und innerhalb eines angemessenen Zeitraums erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von ETV und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

§ 5

Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.

§ 5

Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6

Die ETV haben in geeigneter Weise die Kompatibilität des vorhandenen Eisenbahnsystems jedes Vertragsstaates zu bewahren. Mit diesem Ziel kann in jeder ETV eine Bestimmung für „Sonderfälle“ für ein oder mehrere Vertragsstaaten in Bezug auf das Netz und die Fahrzeuge vorgesehen werden; besonders zu beachten sind Lichtraumprofil, Spurweite oder Abstand zwischen den Gleisen und Fahrzeuge, die aus Drittländern stammen oder für sie bestimmt sind. Die ETV haben für jeden Sonderfall die Vorschriften für die Einführung der in § 4 Buchst. c) bis g) aufgeführten Elemente zu enthalten.

§ 6

The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for "specific cases" covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 6

Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de «cas spécifiques» applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7

Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden, so sind sie darin eindeutig als „offene Punkte“ zu benennen.

§ 7

If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as "open points".

§ 7

Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription, comme «points ouverts».

§ 8

Der Fachausschuss für technische Fragen kann ETV annehmen, die sich nicht auf Teilsysteme beziehen, wie etwa allgemeine Bestimmungen, grundlegende Anforderungen oder Bewertungsmodule.

§ 8

The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 8

La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9

Die ETV sind zweispaltig auszuführen. Text, der in voller Breite ohne Spalten erscheint, ist mit den entsprechenden Texten der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Gemeinschaft identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Rege-

§ 9

The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Commu-

§ 9

Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspon-

lung der Europäischen Gemeinschaft voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Gemeinschaft enthält. Ganz rechts wird die TSI-Referenz angegeben.

nity regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

dantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Artikel 8a
Mängel in ETV
§ 1
Erlangt der Fachausschuss für technische Fragen davon Kenntnis, dass eine angenommene ETV Fehler oder Mängel enthält oder die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllt, so hat der Ausschuss die geeigneten Maßnahmen zu treffen einschließlich:
a) der Entscheidung, ob die entsprechende ETV gemäß Artikel 6 und 8 zu ändern ist und
b) Empfehlungen für gerechtfertigte vorläufige Lösungen.
§ 2
Die Vertragsstaaten, regionalen Organisationen und Bewertungseinrichtungen sind verpflichtet, den Generalsekretär unverzüglich zu unterrichten, wenn sie in einer ETV Fehler oder Mängel feststellen.

Article 8a
Deficiencies in UTP
§ 1
If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:
a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
b) recommendations for justified provisional solutions.
§ 2
The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU
§ 1
S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment:
a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.
§ 2
Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Artikel 9
Erklärungen
§ 1
Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene ETV nicht oder nur teilweise anwenden wird.
§ 2
Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.
§ 3
Der 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.

Article 9
Declarations
§ 1
Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.
§ 2
The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.
§ 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.

Article 9
Déclarations
§ 1
Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
§ 2
Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
§ 3
L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Artikel 10**Außerkräftreten
der Technischen Einheit**

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882, tritt das genannte Übereinkommen außer Kraft.

Artikel 11**Vorrang der ETV**

§ 1

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben die technischen Normen und ETV im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.

§ 2

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die technischen Normen und ETV in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des

- a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),
- b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

Artikel 12**Nationale
technische Anforderungen**

§ 1

Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten, Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforderungen in der Datenbank gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zu veröffentlichen.

Die Informationen müssen binnen 3 Monaten ab dem Inkrafttreten der geänderten Einheitlichen Rechtsvorschriften beim Generalsekretär einlangen.

Die Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung durch die Annahme von Vorschriften gemäß den obigen Artikeln in Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.

Article 10**Abrogation of Technical Unity**

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11**Precedence of the UTP**

§ 1

With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2

With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
- b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Article 12**National technical requirements**

§ 1

Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

Article 10**Abrogation
de l'Unité Technique**

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

Article 11**Primauté des PTU**

§ 1

Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2

Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques:

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12**Spécifications techniques nationales**

§ 1

Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2

Wurde eine ETV angenommen oder geändert, so hat der Vertragsstaat sicherzustellen, dass der Generalsekretär – mit Begründung – über diejenigen nationalen technischen Anforderungen gemäß § 1 Kenntnis erlangt, die weiterhin einzuhalten sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz sicherzustellen; dies schließt nationale Vorschriften ein, die für „offene Punkte“ in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäß bezeichnete Sonderfälle gelten.

Die Informationen haben die Angabe des/r „offenen Punkt(e)s“ und/oder des/der „Sonderfalls/Sonderfälle“ in der ETV zu enthalten, auf die sich jede nationale technische Anforderung bezieht.

Die nationalen technischen Anforderungen bleiben nur gültig, wenn die Mitteilung binnen 6 Monate ab dem Tag, an dem die betreffende technische Vorschrift oder deren Änderung in Kraft getreten ist, beim Generalsekretär eingeht.

§ 3

Die Informationen haben den vollständigen Wortlaut der nationalen technischen Bestimmung in einer Amtssprache des Vertragsstaates sowie den Titel und eine Zusammenfassung in einer der offiziellen OTIF-Sprachen zu enthalten.

Artikel 13**Äquivalenztabelle**

§ 1

Um die Bewertungen und dadurch die Kosten für Anträge auf technische Zulassung zu minimieren, sind die nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 entsprechend der in der Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgeführten Liste der Parameter und Grundsätze einzustufen. Die Einstufung ist unter der Verantwortung des Fachausschusses für technische Fragen durchzuführen. Die Vertragsstaaten und regionalen Organisationen arbeiten bei dieser Aufgabe mit dem Fachausschuss für technische Fragen und dem Generalsekretär zusammen.

§ 2

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Anlage unter Berücksichtigung der Erfahrung mit der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugen in den Vertragsstaaten überprüfen.

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen hat sicherzustellen, dass ein Referenzdokument erstellt wird, das Querverweise zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen enthält. Das Referenzdokument hat ferner die entsprechenden Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI (Artikel 8 § 9) anzugeben. Das

§ 2

When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed – with justification – of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to “open points” in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the “open point(s)” and/or “specific case(s)” in the UTP to which each national technical requirement relates.

The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

§ 3

The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

Article 13**Equivalence table**

§ 1

In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

§ 2

The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§ 3

The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of

§ 2

Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux «points ouverts» des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des «point(s) ouvert(s)» et/ou du/des «cas spécifique(s)» de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3

L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13**Tableau d'équivalence**

§ 1

Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2

La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3

La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site

Referenzdokument ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen und auf dem Stand zu halten.

the Organisation and shall be kept up to date.

Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4

Der Fachausschuss für technische Fragen kann nach gebührender Berücksichtigung der Ansicht der betroffenen Vertragsstaaten und der einbezogenen regionalen Organisationen beschließen, in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Äquivalenz zu erklären:

- a) zwischen den nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten;
- b) zwischen den Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI und
- c) zwischen den nationalen technischen Anforderungen eines oder mehrerer Vertragsstaaten und Bestimmungen in den ETV und/oder Bestimmungen in den TSI.

Die erklärte Äquivalenz ist im Referenzdokument gemäß § 3 in einer Äquivalenztabelle anzugeben.

§ 4

Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:

- a) between national technical requirements of different Contracting States;
- b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and
- c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

§ 4

Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

Anlage	Annex	Annexe
In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen	Parameters to be checked in conjunction with the technical admission of non-UTP conform vehicles and classification of the national technical requirements	Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales
1. Aufstellung der Parameter	1. List of parameters	1. Liste des paramètres
1.1 Allgemeine Unterlagen <i>Allgemeine Unterlagen (einschl. Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier, usw.)</i>	1.1. General documentation <i>General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)</i>	1.1. Documentation générale <i>La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)</i>
1.2 Strukturen und mechanische Teile <i>Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschl. Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (z. B. Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschl. innere und äußere Kollisionssicherheit)</i>	1.2. Structure and mechanical parts <i>Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)</i>	1.2. Structure et pièces mécaniques <i>L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)</i>
1.3 Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie <i>Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschl. statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk, usw.)</i>	1.3. Track interaction and gauging <i>Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)</i>	1.3. Interaction véhicule/voie et gabarit <i>Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)</i>
1.4 Bremsausrüstung <i>Komponenten der Bremsausrüstung (einschl. Gleitschutz, Steuerelemente und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)</i>	1.4. Braking equipment <i>Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)</i>	1.4. Equipement de freinage <i>Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)</i>
1.5 Komponenten mit Fahrgastbezug <i>Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, usw.)</i>	1.5. Passenger-related items <i>Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)</i>	1.5. Dispositifs associés aux passagers <i>Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)</i>
1.6 Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte <i>Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschl. aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)</i>	1.6. Environmental conditions and aerodynamic effects <i>Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)</i>	1.6. Conditions environnementales et effets aérodynamiques <i>L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie «sol» du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)</i>
1.7 Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität <i>Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, z. B. sicherheitsbezogene</i>	1.7. External warning, marking, functions and software integrity requirements <i>External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions</i>	1.7. Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel <i>Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les</i>

<i>Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschl. Zugbus</i>	<i>with an impact on train behaviour including train bus</i>	<i>fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train</i>
1.8 Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme <i>Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschl. Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit</i>	1.8. Onboard power supply and control systems <i>Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility</i>	1.8. Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord <i>La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique</i>
1.9 Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug <i>Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschl. Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer – Maschine)</i>	1.9. Staff facilities, interfaces and environment <i>On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)</i>	1.9. Installations pour le personnel, interfaces et environnement <i>Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)</i>
1.10 Brandsicherheit und Fluchtwege	1.10. Fire safety and evacuation	1.10. Protection contre l'incendie et évacuation
1.11 Instandhaltung <i>Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung</i>	1.11. Servicing <i>Onboard facilities and interfaces for servicing</i>	1.11. Maintenance <i>Installations à bord et interfaces de la maintenance</i>
1.12 Bordseitige Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung <i>Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems.</i>	1.12. Onboard control, command and signalling <i>All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system</i>	1.12. Contrôle-commande et signalisation à bord <i>L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie «sol» du système ferroviaire</i>
1.13 Spezifische Betriebsanforderungen <i>Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschl. Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-beringung usw.)</i>	1.13. Specific operational requirements <i>Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)</i>	1.13. Besoins opérationnels spécifiques <i>Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)</i>
1.14 Komponenten mit Güterbezug <i>Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschl. Einrichtungen, die bei gefährlichen Gütern speziell erforderlich sind)</i>	1.14. Freight related items <i>Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)</i>	1.14. Dispositifs associés au fret <i>Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)</i>
Erläuterungen und Beispiele in <i>Kursivdruck</i> im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.	Explanations and examples <i>in italics</i> above are for information only and are not definitions of the parameters.	Les explications et exemples <i>en italiques</i> ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.
2. Einstufung der nationalen technischen Anforderungen Die nationalen technischen Anforderungen hinsichtlich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind einer der folgenden drei Gruppen zuzuordnen. Vorschriften und Einschränkungen rein lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Bestätigung setzt zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich durchgeführte Prüfungen voraus.	2. Classification of the national technical requirements The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.	2. Classification des spécifications techniques nationales Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen,
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gelten,
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den Bestimmungen in den ETV und/oder zu den Bestimmungen in den TSI gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht Gruppe A oder Gruppe C zuzuordnen sind oder die einer dieser Gruppen noch nicht zugeordnet werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst die Vorschriften, die mit Merkmalen der technischen Infrastruktur zusammenhängen und unbedingt notwendig sind, um einen sicheren und interoperablen Einsatz im betroffenen Netz sicherzustellen (z. B. Lichtraumprofil).

Group A

Group A covers:

- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

Groupe A

Le Groupe A comprend:

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interoperable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Einheitliche Rechtsvorschriften
für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird
(ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)

Uniform Rules
concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic
(ATMF – Appendix G to the Convention)

Règles uniformes
concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international
(ATMF – Appendice G à la Convention)

Artikel 1	Article 1	Article 1
Anwendungsbereich	Scope	Champ d'application
<p>Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.</p>	<p>These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.</p>	<p>Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.</p>
Artikel 2	Article 2	Article 2
Begriffsbestimmungen	Definitions	Définitions
<p>Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer (künftigen) Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck</p>	<p>For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:</p>	<p>Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:</p>
<p>a) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte Unfälle von Personen, Brände und sonstige Unfälle;</p> <p>b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebserlaubnis für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen;</p> <p>c) „Betriebserlaubnis“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;</p> <p>d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss;</p> <p>da) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneue-</p>	<p>a) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;</p> <p>b) "admission of a type of construction" means the right granted by which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;</p> <p>c) "admission to operation" means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;</p> <p>d) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, f) of the Convention;</p> <p>da) "contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction</p>	<p>a) «accident» désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivantes les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;</p> <p>b) «admission de type de construction» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;</p> <p>c) «admission à l'exploitation» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;</p> <p>d) «Commission d'experts techniques» désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention;</p> <p>da) «entité adjudicatrice» désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construc-</p>

- rung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;
- e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- f) „Erklärung“ den Nachweis einer Bewertung oder eines Bewertungselements, der durchgeführt wird, um zu bestätigen, dass ein Fahrzeug, eine Bauart oder ein Bauelement den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer ETV (einschließlich anwendbarer Sonderfälle und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltender nationaler Anforderungen) entsprechen;
- g) „Bauelement“ oder „Bestandteil“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug, in sonstiges Eisenbahnmaterial oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; das Konzept eines „Bauelements“ deckt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände, wie z. B. Software, ab;
- h) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Fahrzeugs ist und die als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist; diese Definition gilt auch für sonstiges Eisenbahnmaterial;
- i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;
- j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;
- k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- m) „Untersuchung“ ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das
- or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- e) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- f) “declaration” means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- g) “element of construction“ or “constituent” means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) “entity in charge of maintenance” (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13 of these Uniform Rules; this definition also applies to other railway material;
- i) “essential requirements” means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- k) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- l) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- m) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which in-
- tion, le renouvellement ou le réaménagement d’un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d’infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d’un du projet;
- «État partie» désigne tout État membre de l’Organisation n’ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l’article 42, § 1, première phrase de la Convention;
- «déclaration» désigne la preuve d’une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu’un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l’article 12 des Règles uniformes APTU);
- «élément de construction» ou «constituant» désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d’un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d’autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d’«élément de construction» couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu’un logiciel;
- «entité chargée de la maintenance» (ECM) désigne l’entité chargée de la maintenance d’un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l’article 13; cette définition s’applique aussi à d’autres matériels ferroviaires;
- «exigences essentielles» désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d’interopérabilité, y compris les interfaces;
- «incident» désigne tout événement autre qu’un accident ou qu’un accident grave, lié à l’exploitation de trains et affectant la sécurité de l’exploitation;
- «gestionnaire d’infrastructure» désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- «trafic international» désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d’au moins deux États parties;
- «enquête» désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et

n) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist;	n) “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;	n) «détenteur» désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;
o) „Instandhaltungsverzeichnis“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Eisenbahnfahrzeug(typ) oder sonstigem Eisenbahnmaterial durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Spezifikationen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird;	o) “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;	o) «Fichier de maintenance» désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;
p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;	p) “Maintenance Record File” means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;	p) «Fichier de relevé de maintenance» désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;
q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;	q) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	q) «réseau» désigne les lignes, les gares, terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;
r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt worden sind;	r) “open points” means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;	r) «points ouverts» désigne les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;
s) „sonstiges Eisenbahnmaterial“ jedes bewegliche Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;	s) “other railway material” means any movable railway material intended to be used in international traffic that is not a railway vehicle;	s) «autre matériel ferroviaire» désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire;
t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, – das zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene berechtigt ist und die Traktion sicherstellt oder – das nur die Traktion sicherstellt;	t) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking – which is authorised to carry persons or goods by rail and which ensures traction or – which only ensures traction;	t) «entreprise de transport ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou publique, – qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer qui assure la traction ou – qui assure uniquement la traction;
u) „Eisenbahninfrastruktur“ (oder lediglich „Infrastruktur“) alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften	u) “railway infrastructure” (or just “infrastructure”) means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material	u) «infrastructure ferroviaire» (ou juste «infrastructure») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres ma-

	ten zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, erforderlich sind;		admitted according to these Uniform Rules;		tériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;
v)	„Eisenbahnmaterial“ Eisenbahnfahrzeuge, sonstiges Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur;	v)	“railway material” means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;	v)	«matériel ferroviaire» désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;
w)	„Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;	w)	“railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;	w)	«véhicule ferroviaire» désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
x)	„regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschließlichen Zuständigkeit;	x)	“regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;	x)	«organisation régionale» désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties;
y)	„Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;	y)	“renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;	y)	«renouvellement» désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;
ya)	„RID“ Anhang C zum Übereinkommen;	ya)	“RID” means Appendix C to the Convention;	ya)	«RID» désigne l'Appendice C à la Convention;
z)	„schwerer Unfall“ jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1.8 Millionen SZR veranschlagt werden können;	z)	“serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;	z)	«accident grave» désigne toute collision de trains ou tout déraillement de trains faisant un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; «importants dommages» désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;
aa)	„Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen vorübergehender oder endgültiger Sonderregelungen in den ETV bedarf. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, das ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt wird, und Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;	aa)	“Specific case” means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;	aa)	«cas spécifique» désigne toute partie du système ferroviaire des États parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;
bb)	„Teilsystem“ das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;	bb)	“subsystem” means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;	bb)	«sous-système» désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
cc)	„technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde durchgeführte	cc)	“technical admission” means the procedure carried out by the competent	cc)	«admission technique» désigne la procédure conduite par l'autorité

<p>Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;</p>	<p>authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise it as a type of construction;</p>	<p>compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction;</p>
<p>dd) „technisches Zertifikat“ den amtlichen Nachweis für eine erfolgreiche technische Zulassung in der Form eines gültigen Bauartzertifikats oder Betriebszertifikats;</p>	<p>dd) “technical certificate” means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;</p>	<p>dd) «certificat technique» désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;</p>
<p>ee) „technisches Verzeichnis“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug oder sonstigem Eisenbahnmaterial bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale (Merkmale der Bauart), einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind;</p>	<p>ee) “Technical File” means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;</p>	<p>ee) «fichier technique» désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s).</p>
<p>eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG und 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, womit alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;</p>	<p>eea) “TSI” means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;</p>	<p>eea) «STI» désigne les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;</p>
<p>ff) „Bauart“ die grundlegenden Entwurfsmerkmale des Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials, die durch ein einzelnes Prüfzertifikat abgedeckt werden, das im Bewertungsmodul SB der ETV beschrieben wird;</p>	<p>ff) “type of construction” means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate described in assessment module SB of the UTP;</p>	<p>ff) «type de construction» désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;</p>
<p>gg) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, womit die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.</p>	<p>gg) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.</p>	<p>gg) «réaménagement» désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.</p>

Artikel 3
Zulassung
zum internationalen Verkehr

§ 1

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

§ 2

Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den

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

entsprechen.

Article 3
Admission
to international traffic

§ 1

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

§ 2

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

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

Article 3
Admission
au trafic international

§ 1

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

§ 2

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

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

§ 3

Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.

Artikel 3a**Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen**

§ 1

Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft (EG) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV und
- b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind und
- c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen gilt für das Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial Artikel 6 § 4.

§ 2

Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, als in den Dienst gestellt

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und

§ 3

§§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 3a**Interaction with other international agreements**

§ 1

Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

- a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
- b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant sub-systems that are part of the vehicle and
- c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2

Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the Member States which apply Community legislation as a result of their international agreements with the European Community in the case of

- a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and
- b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant sub-systems that are part of the vehicle and
- c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and

§ 3

Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a**Interaction avec d'autres accords internationaux**

§ 1

Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties conformément aux présentes Règles uniformes

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et
- b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2

Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les États membres de la Communauté européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et

d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen unterliegt das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, geltendem Recht.

§ 3

Die Betriebserlaubnis, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft verwendeten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial werden durch die geltende gemeinschaftliche und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die entsprechendes Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden.

§ 4

§§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen/Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5

Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

Artikel 4**Verfahren**

§ 1

Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt

- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,
- b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung
 - der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und
 - nachfolgend der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of their international agreements with the European Community.

§ 3

The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 4

§§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/authorisations of vehicle types.

§ 5

An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

Article 4**Procedure**

§ 1

Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or in two successive stages, by the granting
 - of admission of a type of construction to a given type of construction,
 - subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de la Communauté européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3

L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les États membres de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 4

Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.

§ 5

Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

Article 4**Procédure**

§ 1

L'admission technique d'un véhicule s'effectue

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 - l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2

Die Beurteilung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs oder eines Bauteils mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene jeweils durch eine Erklärung bescheinigte Bewertungselemente unterteilt werden. Die Bewertungselemente und die Ausführung der Erklärung sind vom Fachausschuss für technische Fragen festzulegen.

§ 2

The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 2

Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3

Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.

§ 3

The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

§ 3

Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie en question.

Artikel 5
Zuständige Behörde

§ 1

Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind.

Article 5
Competent authority

§ 1

Technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

Article 5
Autorité compétente

§ 1

L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie.

§ 2

Die in § 1 genannten Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Bewertungen, einschließlich der Abgabe der entsprechenden Erklärungen ganz oder teilweise auf als geeignet anerkannte Einrichtungen mit Sitz in ihrem Staat zu übertragen.

§ 2

The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

§ 2

Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Die Übertragung der Zuständigkeit an

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- b) einen Infrastrukturbetreiber
- c) einen Halter
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)
- e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmateriale, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmateriale beteiligt ist,

einschließlich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3

Um als geeignet anerkannt zu werden, müssen die in § 2 genannten Einrichtungen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Einrichtung muss in ihrer Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein; ihre Leitung und das für die Vornahme der Bewertungen oder die Ausgabe von Zertifikaten und Erklärungen verantwortliche Personal dürfen weder unmittelbar noch als befugte Vertreter an Entwurf, Herstellung, Konstruktion oder Instandhaltung oder Verwen-

§ 3

In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

- a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or

§ 3

Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes:

- a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fa-

- dung der Bestandteile, Fahrzeuge oder des Eisenbahnmaterials beteiligt sein. Dies schließt die Möglichkeit eines Austausches technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Einrichtung nicht aus.
- b) Die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal haben die Bewertungen mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und der größtmöglichen technischen Kompetenz durchzuführen und dürfen, insbesondere von Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Bewertungen betroffen sind, keinem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteilsvermögen oder die Ergebnisse ihrer Prüfung beeinträchtigen könnte.
- c) Insbesondere haben die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein.
- d) Die Einrichtung hat Personal zu beschäftigen und über Mittel zu verfügen, die für die angemessene Durchführung der technischen und administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit den Bewertungen notwendig sind; ferner muss sie Zugang zu für außergewöhnliche Bewertungen nötiger Ausrüstung haben.
- e) Das für die Bewertungen verantwortliche Personal hat über
- eine angemessene technische und berufliche Ausbildung,
 - zufriedenstellende Kenntnisse über die Anforderungen an die von ihnen durchgeführten Bewertungen und ausreichende Praxis in diesen Bewertungen und
 - die Fähigkeit zur Erstellung der Zertifikate, Aufzeichnungen und Berichte, die den formellen Nachweis über die durchgeführten Bewertungen bilden, zu verfügen.
- f) Die Unabhängigkeit des für die Bewertungen verantwortlichen Personals ist zu gewährleisten. Kein Sachbearbeiter darf nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder den Ergebnissen dieser Bewertungen entlohnt werden.
- g) Die Einrichtung hat eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, sofern diese Haftpflicht nicht gemäß der nationalen Gesetzgebung vom Staat übernommen wird oder die Bewertungen unmittelbar von diesem Vertragsstaat durchgeführt werden.
- h) Das Personal der Einrichtung hat beruflicher Schweigepflicht hinsichtlich allem zu unterliegen, wovon es bei der Ausübung seiner Pflichten aufgrund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder von Gesetzesbestimmungen und/oder
- in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.
- b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.
- c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.
- d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.
- e) The staff responsible for the assessments shall possess
- proper technical and vocational training,
 - satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and
 - the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted.
- f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated either on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments.
- g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.
- h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those ac-
- brication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.
- b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.
- c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.
- e) Le personnel responsable des évaluations possède
- une formation technique et professionnelle appropriée,
 - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et
 - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.
- f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.
- g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'État en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'État partie.
- h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'État dans lequel elles

Regelungen des Vertragsstaates, gegebenenfalls einschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft Kenntnis erlangt (mit Ausnahme der zuständigen Verwaltungsbehörden in dem Staat, in dem diese Tätigkeit ausgeübt wird).

§ 4

Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die die technische Zulassung erteilenden Behörden.

§ 5

Ein Vertragsstaat hat durch Notifikation oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Gemeinschaft oder im Recht der Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen verantwortlichen Einrichtungen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der Einrichtungen, ihrer Identifikationsnummern und Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

§ 6

Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Einrichtungen sicherzustellen und einer Einrichtung, die die Kriterien gemäß § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.

§ 7

Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass eine Bewertungs- oder Genehmigungsbehörde eines anderen Vertragsstaates oder eine Einrichtung, der von ihr Zuständigkeiten übertragen wurden, die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit die Einrichtung den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von der betreffenden Einrichtung oder Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Genehmigungen auszusetzen oder zu widerrufen.

Artikel 6
Gültigkeit
technischer Zertifikate

§ 1

Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische

activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 4

The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5

A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 6

A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7

Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6
Validity of
technical certificates

§ 1

Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall

exercer ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'État partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4

Les stipulations du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5

Un État partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6

Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7

Un État partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre État partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des
certificats techniques

§ 1

Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uni-

Zertifikate sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.

§ 2

Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen.

§ 3

Unbeschadet von Artikel 3a berechtigt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung zum freien Verkehr auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
 - eines Sonderfalls oder
 - offener Punkte, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen oder
 - einer Abweichung.

Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.

§ 4

- a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines
 - Sonderfalls, eines offenen Punktes oder einer Abweichung ist, oder
 - das die ETV über Rollmaterial und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt oder
- b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

so können die zuständigen Behörden der anderen Staaten vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden gemäß den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.

be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2

An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3

Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 4

- a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is
 - subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
 - not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or
- b) where not all essential requirements are covered in the UTP,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

formes sont valides dans tous les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres États sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2

Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3

Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres États parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4

- a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui
 - est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
 - n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou
- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres États peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Die Einhaltung von

- a) gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen,
- b) sich nicht auf einen Sonderfall beziehenden Bestimmungen und
- c) sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen

ist nicht erneut zu bewerten.

§ 5

Die §§ 2 bis 4 gelten sinngemäß für eine Bauartzulassung.

Artikel 6a
Anerkennung
von Verfahrensunterlagen

§ 1

Gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente sind von den Behörden und zuständigen Einrichtungen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern in allen Vertragsstaaten ohne Weiteres anzuerkennen.

§ 2

Ist eine Anforderung oder Bestimmung gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt worden, sind bereits durchgeführte und aufgezeichnete Bewertungen und Prüfungen nicht zu wiederholen.

Artikel 6b
Anerkennung
von technischen
und betrieblichen Prüfungen

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Aufnahme von Regeln in eine Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie von Anforderungen in eine oder mehrere ETV beschließen, welche die gegenseitige Anerkennung von technischen Überprüfungen, Instandhaltungsnachweisen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z. B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.

Artikel 7
Vorschriften
für Fahrzeuge

§ 1

Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden und zu bleiben, müssen Eisenbahnfahrzeuge

- a) den ETV und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften

entsprechen.

The fulfilment of

- a) identical provisions and provisions declared equivalent,
- b) provisions not related to a specific case and
- c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,

shall not be assessed again.

§ 5

§§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition
of procedural documentation

§ 1

Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2

If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

Article 6b
Recognition of
technical and operational tests

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Article 7
Prescriptions
applicable to vehicles

§ 1

In order to be admitted and remain admitted to circulation in international traffic, a railway vehicle must satisfy

- a) the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
- c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5

Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la
documentation procédurale

§ 1

Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les États parties.

§ 2

Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b
Reconnaissance des tests
techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7
Prescriptions
applicables aux véhicules

§ 1

Pour être et rester admis à la circulation en trafic international un véhicule ferroviaire doit répondre:

- a) aux PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2

Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV, so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.

§ 2

In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.

§ 2

En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'État dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3

Decken die ETV nicht alle Grundanforderungen ab oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung

- a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen,
- b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und
- c) gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen

zugrunde zu legen.

§ 3

If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- c) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

§ 3

Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Artikel 7a**Abweichungen**

Der Fachausschuss für technische Fragen hat Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen von den Bestimmungen in Artikel 7 und für die anwendbaren oder anzuwendenden Bewertungsmethoden anzunehmen.

Article 7a**Derogations**

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

Article 7a**Dérogations**

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

Artikel 8**Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

§ 1

Um sicherzustellen, dass ein gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur sicher verkehrt und mit ihr kompatibel ist, muss diese Eisenbahninfrastruktur

- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften

entsprechen.

Article 8**Prescriptions applicable to railway infrastructure**

§ 1

To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy

- a) the provisions contained in the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

Article 8**Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire**

§ 1

Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2

Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.

§ 2

Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 2

L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3

Artikel 7 und 7a gelten sinngemäß für Infrastruktur.

§ 3

Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

§ 3

Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

Artikel 9 Betriebsvorschriften	Article 9 Operation prescriptions	Article 9 Prescriptions d'exploitation
<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>The rail transport undertakings which operate railway 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>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire 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 style="text-align: center;">§ 2</p> <p>In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Les entreprises et administrations qui gèrent dans les États parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 10</p> <p style="text-align: center;">Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 10</p> <p style="text-align: center;">Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions</p>	<p style="text-align: center;">Article 10</p> <p style="text-align: center;">Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes</p>
<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs oder das Eisenbahnfahrzeug selbst.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Den Antrag auf Ausstellung eines technischen Zertifikats können stellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) der Hersteller, b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, c) der Halter des Fahrzeugs, d) der Eigentümer des Fahrzeugs, e) der Infrastrukturbetreiber. 	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>An application for a technical certificate may be made by:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) the manufacturer, b) a rail transport undertaking, c) the keeper of the vehicle, d) the owner of the vehicle, e) the infrastructure manager. 	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Une demande de certificat technique peut être faite par:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) le constructeur, b) une entreprise de transport ferroviaire, c) le détenteur du véhicule, d) le propriétaire du véhicule, e) le gestionnaire d'infrastructure.
<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>Der Antrag auf ein technisches Zertifikat, einschließlich entsprechender Erklärungen, kann bei jeder zuständigen Behörde oder Einrichtung eines Vertragsstaates im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäß Artikel 5 gestellt werden.</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des États parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.</p>
<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) anzugeben, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Bewertungseinrichtungen zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.</p>	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.</p>

§ 5

Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Zulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Durchführung technischer Zulassungen zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a

Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

§ 6

Der Antragsteller hat ein technisches Verzeichnis und ein Instandhaltungsverzeichnis, welche die in den ETV vorgeschriebenen Angaben enthalten, zu erstellen und seinem Antrag beizufügen. Die Bewertungseinrichtung hat die Angaben in diesen Verzeichnissen zu überprüfen, zu verbessern und entsprechend zu ergänzen, damit die Verzeichnisse die Eigenschaften des Fahrzeugs wiedergeben.

§ 7

Jede durchgeführte Bewertung ist vom Bewerter in einem Bewertungsbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Bewertungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand bewertet wurde und ob der Gegenstand diese Bewertung bestanden oder nicht bestanden hat.

§ 8

Wer ein Betriebszertifikat im vereinfachten Verfahren der technischen Zulassung (Artikel 4 § 1 Buchst. b) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.

§ 9

Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.

§ 10

Wurden in den Vorschriften gemäß Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind keine entsprechenden Übergangsbestimmungen anwendbar, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäß Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneue-

§ 5

All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 5a

All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 6

The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7

Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8

A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9

A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10

If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions.

§ 5

L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5a

L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6

Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7

Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un Rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8

Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9

Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10

En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'État partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres États dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modi-

zung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebserlaubnisse.

The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

fiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11

Bei einer Erneuerung oder Umrüstung hat der Auftraggeber oder der Hersteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Verzeichnis zu übersenden. Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu entscheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebserlaubnis im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.

In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Eine neue Betriebserlaubnis ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat der Vertragsstaat zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Verzeichnisses durch den Antragsteller zu treffen.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

L'État partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'État partie notifie au Secrétaire général

- a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird,
b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale und
c) die für die Mitteilung der gemäß Buchst. a) und b) erforderlichen Informationen verantwortlichen Einrichtungen mitzuteilen.

- a) the reason why a UTP is not fully applied,
b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and
c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12

§ 11 gilt sinngemäß für ein Bauartzertifikat und für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.

§ 12

§ 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

§ 12

Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Artikel 10a**Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten**

§ 1

Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebserlaubnis erteilt hat, fehlende Übereinstimmung fest, so hat sie die (erste) Zulassungsbehörde darüber mit allen Details zu informieren; bezieht sich die fehlende Übereinstimmung auf ein Bauart-

Article 10a**Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates**

§ 1

If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it

Article 10a**Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

§ 1

Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception,

zertifikat, so ist dessen Ausstellungsbehörde ebenfalls zu informieren.

shall also be informed.

l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2

Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,

- a) wenn das Eisenbahnfahrzeug
- den in den ETV und in den gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen oder
 - den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäß Artikel 7a oder
 - den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften

nicht mehr entspricht oder

- b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet oder
- c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

§ 3

Ein Bauartzertifikat oder ein Betriebszertifikat können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.

§ 4

Das Betriebszertifikat ruht,

- a) wenn die im Instandhaltungsverzeichnis des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäß Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Eisenbahnfahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;
- b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Eisenbahnfahrzeugs der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;
- c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;
- d) wenn gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).

§ 2

A Certificate of Operation may be withdrawn

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or
 - the special conditions of its admission under Article 7a or
 - the construction and equipment prescriptions contained in RID or

b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or

c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.

§ 3

Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of Operation may withdraw it.

§ 4

The Certificate of Operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);
- b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;
- d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.

§ 2

Un certificat d'exploitation peut être retiré

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux
- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou

b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou

c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3

Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4

Le certificat d'exploitation est suspendu

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son Fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);
- b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;
- d) si les dispositions nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou leurs dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'État partie / les États parties concerné(s).

§ 5

Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeugs. Die Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 5

The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5

Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 6

Die §§ 1 bis 4 gelten sinngemäß für ein Bauartzertifikat.

§ 6

§§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6

Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Artikel 10b
Regeln für
Bewertungen und Verfahren

Article 10b
Rules
for assessments and procedures

Article 10b
Règles relatives
aux évaluations et procédures

§ 1

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung.

§ 1

The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1

La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 2

Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Diese Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.

§ 2

In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

§ 2

En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les États parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Artikel 11
Technische
Zertifikate und Erklärungen

Article 11
Technical
Certificates and Declarations

Article 11
Certificats
techniques et déclarations

§ 1

Bauartzulassung und Betriebserlaubnis sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: „Bauartzertifikat“ und „Betriebszertifikat“.

§ 1

The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 1

L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: «Certificat de type de conception» et «Certificat d'exploitation».

§ 2

Das Bauartzertifikat muss:

- a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Eisenbahnfahrzeugs angeben;
- b) den technischen Nachweis und den Instandhaltungsnachweis als Beilagen enthalten;
- c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Eisenbahnfahrzeuge unterliegen;
- d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten;

§ 2

The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;

§ 2

Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s);

- | | | |
|---|--|---|
| <p>e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben;</p> <p>f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten;</p> <p>g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben.</p> | <p>e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;</p> <p>f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;</p> <p>g) if appropriate, specify its period of validity.</p> | <p>e) le cas échéant, spécifiez toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;</p> <p>f) spécifiez l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;</p> <p>g) contient, le cas échéant, sa période de validité.</p> |
|---|--|---|

§ 3

Das Betriebszertifikat muss enthalten

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und
- b) den/die Identifizierungscode(s) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- c) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Eisenbahnfahrzeugs/Eisenbahnfahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- d) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.

§ 3

The Certificate of Operation shall include

- a) all the information indicated in § 2, and
- b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- d) if appropriate, its period of validity.

§ 3

Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;
- c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4

Das Betriebszertifikat kann eine Gruppe von Einzelfahrzeugen der gleichen Art abdecken, wobei in diesem Falle die gemäß § 3 erforderlichen Informationen für jedes Fahrzeug der Gruppe zuordenbar anzugeben sind und das technische Verzeichnis eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

§ 4

The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

§ 4

Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5

Das technische Verzeichnis und das Instandhaltungsverzeichnis haben die Angaben gemäß ETV zu enthalten.

§ 5

The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 5

Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6

Die Zertifikate sind in einer der offiziellen Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu drucken.

§ 6

The certificates shall be printed in one of the official working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 6

Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail officielles conformément à l'article 1, § 6 de la Convention.

§ 7

Die Zertifikate und Erklärungen sind dem Antragsteller zuzustellen.

§ 7

The certificates and declarations shall be issued to the applicant.

§ 7

Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 8

Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschließlich des technischen Verzeichnisses und des Instandhaltungsverzeichnisses) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit dem Instandhaltungsnachweis zu übergeben und alle (zusätzlichen) detaillierten Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb, die sich noch in seinem Besitz befinden, zur Verfügung zu stellen.

§ 8

The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 8

Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9

§ 8 gilt sinngemäß für Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, die gemäß Artikel 19 zugelassen sind, wobei es sich bei der betreffenden Dokumentation um die der Zulassung und alle sonstigen Dokumente handelt, die ganz oder teilweise ähnliche Informationen enthalten wie sie für das technische Verzeichnis, das Instandhaltungsverzeichnis und den Instandhaltungsnachweis verlangt werden.

§ 9

§ 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

§ 9

Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Artikel 12**Einheitliche Ausführungen**

§ 1

Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate, die gemäß Artikel 4 § 2 beschlossenen Erklärungen und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

Article 12**Uniform formats**

§ 1

The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

Article 12**Modèles uniformes**

§ 1

L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conforme à l'article 10, § 7.

§ 2

Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen.

§ 2

The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 2

Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate und Erklärungen, die gemäß einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäß Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.

§ 3

The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

§ 3

La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Artikel 13**Register**

§ 1

Unter der Verantwortung der Organisation ist ein Register in Form einer elektronischen Datenbank zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten, das Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, und über die Bauarten, für die ein Bauartzertifikat ausgestellt wurde, enthält. Das Register hat gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind.

Article 13**Registers**

§ 1

A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

Article 13**Registres**

§ 1

Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2

Die Datenbank hat auch ein Register mit Informationen betreffend die zuständigen Behörden und die Einrichtungen, denen gemäß Artikel 5 Zuständigkeit übertragen wurde, sowie die akkreditierten/anerkannten Prüfer gemäß Artikel 15 § 2 zu enthalten.

§ 2

The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 2

La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in die Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM).

§ 3

The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

§ 3

La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaires, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4

Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der Datenbank sowie die erforderlichen Daten festzulegen, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschließlich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind dem Generalsekretär Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, unverzüglich mitzuteilen.

§ 4

The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 4

La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5

Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermäßige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.

§ 5

When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 5

Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les États parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les États parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6

Die in der Datenbank registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs.

§ 6

The data registered in the data bank shall be considered as *prima facie* evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 6

Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7

Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden; für das Liefern und Ändern von Daten ist kein Entgelt vorzusehen, während die Abfrage von Daten gebührenpflichtig sein kann.

§ 7

The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

§ 7

La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Artikel 14
Anschriften und Zeichen

§ 1

Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen sein mit:

a) einem Zeichen, woraus eindeutig feststellbar ist, dass sie gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und

b) den sonstigen in den ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen, einschließlich eines eindeutigen Identifizierungscode (der Fahrzeugnummer).

Die zuständige Behörde, welche die Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und gemäß Artikel 13 in das Nationale Fahrzeugregister (NFR) dieses Staates einzutragen.

§ 2

Der Fachausschuss für technische Fragen hat das in § 1 Buchst. a) vorgesehene Zeichen festzulegen sowie die Übergangsfristen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit von § 1 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Artikel 15
Instandhaltung

§ 1

Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial sind so instand zu halten, dass sie die in den ETV festgelegten Bestimmungen einhalten und diesen ständig entsprechen und dass ihr Zustand in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährdet und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schadet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abgestellt und diese Arbeiten an ihnen vorgenommen werden, wie dies in dem Betriebszertifikat beigefügten Instandhaltungsverzeichnis, in den ETV, in den besonderen Zulassungsbedingungen nach Artikel 7a und in den im RID enthaltenen Vorschriften vorgeschrieben ist.

§ 2

Jedem Eisenbahnfahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Halter kann

Article 14
Inscriptions and signs

§ 1

Railway vehicles admitted to operation must bear

a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and

b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

§ 2

The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

Article 15
Maintenance

§ 1

Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

§ 2

Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1

Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet État, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2

La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15
Maintenance

§ 1

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformes à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2

Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être

eine ECM sein. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle hat über einen gültigen Nachweis zu verfügen, der von einem in einem der Vertragsstaaten akkreditierten/anerkannten externen Prüfer ausgestellt wurde.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat weitere Detailregelungen für die Zertifizierung und für das Prüfen von ECM, für akkreditierte/anerkannte Prüfer, für deren Akkreditierung/Anerkennung, und für die Prüfungen und Prüfzertifikate anzunehmen. Die Regelungen haben anzugeben, ob sie mit den Kriterien gleichwertig sind, die für das Zertifizierungssystem maßgeblich sind, das in der Europäischen Gemeinschaft oder in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, angenommen wurde.

Diese Regelungen, in die auch Regelungen für den Entzug und das Ruhen von Zertifikaten und Akkreditierungen einzubeziehen sind, sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen und stellen einen integrierenden Bestandteil von diesen dar.

§ 3

Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemäße Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.

§ 4

Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Der Nachweis ist für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

§ 5

Der Fachausschuss für technische Fragen kann Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegensei-

ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3

An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4

The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

§ 5

The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the

une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des États parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3

Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4

L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif audit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5

La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnais-

tige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschließen. Regelungen gemäß diesem Paragraph sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen, stellen einen integrierenden Bestandteil davon dar und sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

sance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Artikel 16
Unfälle, Zwischenfälle
und schwere Beschädigungen

Article 16
Accidents,
incidents and severe damage

Article 16
Incidents,
accidents et avaries graves

§ 1

Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,

In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

- a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und
- b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.

- a) de prendre, sans tarder, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a

Die Maßnahmen gemäß § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.

The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'État en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'État partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2

Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.

A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3

Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs, gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebslaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebslaubnis erneut durchzuführen.

The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4

Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu

The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommenda-

Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, in-

veröffentlichen, sowie die Behörde, die das Zulassungszertifikat ausgestellt hat, und die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.

§ 5

Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere zwingende Bestimmungen betreffend die Untersuchung von schweren Unfällen, von Zwischenfällen und von schweren Beschädigungen, Anforderungen betreffend unabhängige staatliche Untersuchungseinrichtungen sowie die Form und den Inhalt von Berichten vorbereiten und annehmen. Er kann auch die Werte/Zahlen in § 2 und Artikel 2 Buchst. ff) ändern.

Artikel 17**Stilllegung und
Zurückweisung von Fahrzeugen**

§ 1

Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

§ 2

Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.

§ 3

Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt oder zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.

tions, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5

The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

Article 17**Immobilisation
and rejection of vehicles**

§ 1

A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

§ 2

The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 3

However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

forment l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5

La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17**Immobilisation
et refus des véhicules**

§ 1

Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2

Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3

Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire pas un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Artikel 18 Nichtbeachtung von Vorschriften	Article 18 Non-compliance with the prescriptions	Article 18 Non-respect des prescriptions
<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 4 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 19</p> <p style="text-align: center;">Übergangsbestimmungen</p>	<p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Transitional provisions</p>	<p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Dispositions transitoires</p>
<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Artikel 3 § 1 gilt für umgerüstete, erneuerte und bestehende Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die gemäß RIV, RIC oder sonstigen einschlägigen internationalen Verträgen zum internationalen Verkehr zugelassen worden und entsprechend gekennzeichnet sind, gelten die in diesem Artikel aufgeführten Übergangsbestimmungen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Bestehende Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind, gelten in Übereinstimmung mit ihrer Kompatibilität mit den Eisenbahninfrastrukturen (mit Bedacht auf die Anschriften am Wagen) als zum Betrieb auf den Netzen der Vertragsstaaten zugelassen, für welche sie von einem der Vertragsstaaten zugelassen wurden.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>À la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des États parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des États parties.</p>
<p style="text-align: center;">§ 2a</p> <p>Bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind, gelten ebenfalls als zum Betrieb auf den von der Vereinbarung abgedeckten Netzen zugelassen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2a</p> <p>Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2a</p> <p>Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conforme aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.</p>
<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>Die vorläufige Zulassung gemäß den §§ 2 und 2a ist gültig, bis das Fahrzeug eine</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>L'admission transitoire prévue aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule</p>

neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.

§ 4

Die Anschriften RIV, RIC oder vom Fachausschuss für technische Fragen anerkannte andere am Fahrzeug angebrachte Anschriften gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäß Landesrecht zu ahnden.

§ 5

Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Bestimmungen der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

§ 6

Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter §§ 2 und 2a fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebserlaubnis vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.

§ 7

Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere Übergangsbestimmungen annehmen.

Artikel 20**Meinungsverschiedenheiten**

Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, können dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt werden, falls sie von den beteiligten Parteien nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausgeräumt werden konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4

The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5

Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 6

Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 7

The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

Article 20**Disputes**

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4

L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5

Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6

Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7

La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

Article 20**Différends**

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention.

Denkschrift

I. Allgemeines

Grundkonzeption

Die zunehmenden rechtlichen und praktischen Probleme, die aus dem unterschiedlichen Recht der Europäischen Union (EU) und des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) im Eisenbahnwesen resultierten, mussten einer Lösung zugeführt werden. Auf Beschluss der Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde deshalb eine Revisionsarbeitsgruppe eingerichtet, in der OTIF-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission und Vertreter der Sektororganisationen des Systems Eisenbahn mitwirkten. Wesentliches Ergebnis dieser Gruppe war, die Kompatibilität zwischen den Regelungen des COTIF und der Rechtsetzung der Europäischen Union, insbesondere deren „Interoperabilitätsrichtlinien“ (Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG; ersetzt durch Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)) dadurch sicherzustellen, dass die Anhänge F1 (APTU) und G2 (ATMF) nach Maßgabe der folgenden Grundsätze geprüft und überarbeitet wurden:

- a) die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der Europäischen Union (EU) oder des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) sind, haben das Recht, ausschließlich zwischen ihren Hoheitsgebieten stattfindende Verkehre durchzuführen, die ausschließlich der Rechtsetzung der Europäischen Union entsprechen,
- b) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus EU/EWR-Mitgliedsstaaten können zum internationalen Verkehr in Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des EWR sind, auf der Grundlage der gemäß der EU-Rechtsetzung erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zugelassen werden,
- c) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des EWR sind, können auf der Grundlage der gemäß dem COTIF-1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zum internationalen Verkehr in EU/EWR-Mitgliedstaaten zugelassen werden.

Es wurde vereinbart, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie auf der Grundlage der Richtlinie der Europäischen Union zur Interoperabilität verabschiedet werden, sukzessive in das COTIF-Regime überführt werden und dadurch technische Kompatibilität zwischen den Anhängen ATMF und APTU sowie der Richtlinie der Europäischen Union zur Interoperabilität sichergestellt wird. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit eröffnet werden, zusätzlich Anforderungen („Varianten“) zu definieren, die in einer APTU-Anlage aufgenommen werden und Nicht-EU/EWR-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, eine Spezifikation anzuwenden, die einem anderen Anforderungsprofil als jenem einer TSI entspricht.

¹ Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist.

² Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird.

Darüber hinaus wurde das mit der Änderung der Richtlinie 2004/49/EG im Rahmen der Richtlinie 2008/110/EG implementierte Verfahren der Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen in das COTIF-Regime überführt, um einen möglichst reibungslosen Verkehr von Güterwagen auch in COTIF-Vertragsstaaten, die nicht EU/EWR-Mitgliedstaaten sind, sicherzustellen.

Der aufgrund dieser Maßgaben erarbeitete Vorschlag umfasste

- a) eine grundlegende Überarbeitung des Anhangs APTU, um insbesondere die Anlagen zu dem Anhang APTU den bestehenden und geplanten TSI anzupassen und die Möglichkeit zu schaffen, Sonderfälle und Varianten aufzunehmen und Regeln, welche die Beziehung zwischen den bestehenden nationalen technischen Anforderungen und den APTU-Anlagen klären, neu aufzunehmen, und
- b) eine grundlegende Überarbeitung des Anhangs ATMF, um die Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Schritten des Zulassungsverfahrens in der europäischen Interoperabilitätsrichtlinie und dem COTIF 1999 sicherzustellen und dadurch die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen/Genehmigungen zu ermöglichen.

Die gegenseitige Anerkennung dieser Genehmigungen bildet eine zentrale Vorschrift der überarbeiteten Anhänge. Die Überprüfung erfolgt gemäß den gleichen technischen Vorschriften (unter der Voraussetzung, dass die APTU-Anlage der entsprechenden TSI entspricht) und wird von Stellen durchgeführt, deren Anforderungen kompatibel sind.

Der Revisionsausschuss der OTIF hat die vorgeschlagenen Überarbeitungen der Anhänge APTU und ATMF am 23. Juni 2009 als Neufassungen beschlossen. Die Ergebnisse des zweiten Teils der Abstimmung im schriftlichen Verfahren nach Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung vom Dezember 2009 sind in die Neufassungen eingeflossen.

Deutschland hat die Erklärung zur Nichtanwendung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) mit Wirkung vom 1. Januar 2013 zurückgezogen.

Verhältnis OTIF – Europäische Union

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde am 1. Mai 1985 auf der Grundlage des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1980 (COTIF 1980) gegründet. Das COTIF 1980 wurde später durch das Protokoll von Vilnius vom 3. Juni 1999 geändert (jetzt COTIF 1999). Die OTIF hat gegenwärtig 46 Mitgliedstaaten aus Europa, dem Nahen Osten und Nordafrika und einen assoziierten Mitgliedstaat (Jordanien). Die Europäische Union (EU) ist diesem Übereinkommen als Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration mit Wirkung vom 1. Juli 2011 beigetreten.

Fachausschuss für technische Fragen (CTE)

Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen sind im Übereinkommen selbst geregelt (Artikel 20, 33 und 35 COTIF 2006).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen COTIF)

Artikel 1

Anwendungsbereich

Der geänderte Anhang APTU legt das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften (ETV) angenommen werden. Der Anwendungsbereich wurde möglichst weit gefasst, um technische Normen und ETV nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, deren Ausrüstungsgegenstände und Teile, sondern auch für die Infrastruktur, die Sicherungs- und Betriebsleitsysteme und Eisenbahnmaterial ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Zur Rechtsvereinfachung wurden Begriffe, die sowohl in Anhang F als auch in Anhang G verwendet werden, nur in Anhang G aufgeführt. Der Artikel 2 des Anhangs F enthält einen entsprechenden Hinweis.

Buchstabe a

Die Definition entspricht der in Artikel 2 Buchstabe i APTU 1999. Sie wurde ergänzt. Es wird nunmehr auch ein Gepäckwagen, der in einem Reisezug mitgeführt werden soll, umfasst.

Buchstabe b

Die Definition, unter welchen Voraussetzungen davon ausgegangen werden kann, dass sich ein Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befindet, ist für die Beurteilung von Bedeutung, ob von einer ETV abgewichen werden kann.

Buchstabe c

Im Falle eines Austausches im Rahmen der Instandhaltung sind die ETV grundsätzlich nicht anzuwenden. Daher ist eine Festlegung zu treffen, unter welchen Voraussetzungen eine Maßnahme einen Austausch im Rahmen der Instandhaltung darstellt.

Buchstabe d

Die Definition wurde im Vergleich zu der in Artikel 2 Buchstabe l APTU 1999 enthaltene Begriffsbestimmung um einen Hinweis ergänzt, dass sich die Vorschrift in den ETV befindet. Darüber hinaus gehören zu technischen Vorschriften auch Fragen betreffend Sicherheitsaspekte. Zur Abgrenzung einer technischen Vorschrift von einer technischen Norm wird am Ende dieses Buchstabens eine Präzisierung vorgesehen. Danach ist eine technische Vorschrift jede Regelung, die keine technische Norm ist.

Buchstabe e

Die Definition wurde um die im Vergleich zu der in Artikel 2 Buchstabe k APTU 1999 enthaltenen Begriffsbe-

stimmung um die Klarstellung ergänzt. Danach stellt eine technische Norm eine freiwillige Norm dar.

Buchstabe f

Die Definition entspricht derjenigen aus Artikel 2 Buchstabe g APTU 1999.

Buchstabe g

Die Definition entspricht derjenigen aus Artikel 2 Buchstabe h APTU 1999.

Artikel 3

Zweck

§ 1

§ 1 enthält die allgemeinen Zwecke der Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial. Diese Bestimmung soll dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner Arbeit als Orientierung helfen.

§ 2

Danach werden bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme von ETV ausschließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden. Diese Vorschrift dient der Erleichterung der Arbeit des Fachausschusses. Nur nationale Vorschläge werden daher nicht berücksichtigt.

§ 3

Es ist nach Möglichkeit die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen. Die für verbindlich zu erklärenden Normen, insbesondere aber die anzunehmenden ETV, sollen grundsätzlich wirkungsorientiert sein.

Artikel 4

Ausarbeitung von technischen Normen und ETV

In diesem Artikel wurden die Zuständigkeiten für die Erarbeitung der technischen Regelwerke klargestellt. Es handelt sich um eine deklaratorische Bestimmung. Ihre Bedeutung besteht darin, dass sie die Arbeitsteilung zwischen Ausarbeitung und Verbindlicherklärung oder Annahme deutlich zum Ausdruck bringt.

§ 1

Für die Ausarbeitung der technischen Normen und die Normierung von industriellen Produkten und Verfahren sind die Normungsinstitute zuständig.

§ 2

Dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) obliegt die Erarbeitung der verbindlichen ETV.

Artikel 5

Validierung technischer Normen

§ 1

In § 1, der im Wesentlichen Artikel 5 § 2 APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung über die Validierung maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkom-

mens verwiesen. Dies bedeutet, dass der CTE feststellt, dass die Bestimmungen dieser Norm für den Nachweis der Einhaltung der einschlägigen grundlegenden Anforderungen dienen können. Die Vorschrift verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuss und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF.

§ 2

Diese Regelung entspricht im Wesentlichen Artikel 5 § 1 APTU 1999. Die Vorschrift legt den Kreis der Antragsberechtigten fest.

§ 3

Diese Bestimmung ist neu. Sie verpflichtet die OTIF, validierte Normen auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Laut dieser Veröffentlichungen können sich Hersteller und Betreiber von Eisenbahnmaterial darüber informieren, anhand welcher Regelungen sie den Nachweis der Einhaltung der entsprechenden grundlegenden Anforderungen in den ETV erbringen können.

§ 4

Diese Bestimmung wurde neu eingeführt. Die Anwendung dieser validierten technischen Normen ist grundsätzlich freiwillig. Sie wird jedoch verbindlich, wenn dies in einer ETV ausdrücklich bestimmt wird.

Artikel 6

Annahme von ETV

§ 1

In § 1, der im Wesentlichen Artikel 6 § 2 APTU 1999 entspricht, wird auf die für den Beschluss des CTE über die Annahme oder Änderung von ETV maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Die Vorschrift verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuss und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF.

§ 2

Hinzugefügt wurde in § 2, der im Wesentlichen Artikel 6 § 1 APTU 1999 entspricht, dass die Entscheidung auch Änderungen angenommener ETV betreffen kann. Die Vorschrift legt den Kreis der Antragsberechtigten fest.

Artikel 7

Form der Anträge

Es handelt sich hier um eine Ordnungsvorschrift zur Erleichterung der Beurteilung der Anträge durch den CTE. Die Beachtung dieser Vorschrift liegt im Interesse der Antragsteller.

Dieser Artikel wurde erweitert. Dabei wurde klargestellt, dass der Antrag an den Generalsekretär zu senden und sich an den CTE zu richten hat. Er muss eine Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. Er kann vom CTE aus bestimmten Gründen zurückgewiesen werden.

Artikel 7a

Folgenabschätzung

§ 1

§ 1 bestimmt, dass der CTE nach Berücksichtigung der vom Antragsteller dargelegten Begründung und Rechtfertigung einen Beschluss fasst.

§ 2

Durch die in § 2 vorgeschriebene Folgenabschätzung soll verhindert werden, dass ETV erlassen werden, die den Eisenbahnmarkt unverhältnismäßig belasten. Dies entspricht dem Vorgehen in der Richtlinie 2008/57/EG.

§ 3

§ 3 verpflichtet zum Beispiel Hersteller, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Betreiber von Eisenbahnsystemen, Daten für die Durchführung der Folgenabschätzung kostenlos bereitzustellen. Dabei kann es sich zum Beispiel um eine Beschreibung der Fahrzeugflotte oder auch um Angaben zur technischen Ausrüstung einer Eisenbahninfrastruktur handeln.

Artikel 8

ETV

Die Überschrift wurde geändert, weil die in APTU 1999 angeführten Anlagen durch die ETV ersetzt werden.

§ 1

Die ETV sind auf der Internetseite der OTIF (www.otif.org) zu veröffentlichen.

§ 2

§ 2 sieht im ersten Satz einen Grundsatz vor, wonach jedes Teilsystem einer ETV unterliegt. Ausnahmen werden in Satz 2 geregelt. Danach kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein. Eine ETV kann aber auch mehrere Teilsysteme abdecken.

§ 2a

§ 2a normiert entsprechend den Regelungen der Richtlinie 2008/57/EG insbesondere auch, in welchen Fällen ETV auf bestehende Teilsysteme anzuwenden sind. Demnach ist eine Anwendung, insbesondere bei Maßnahmen des Austauschs im Rahmen der Instandhaltung oder wenn sich dies aus den Übergangsvorschriften in den ETV ergibt, nicht erforderlich.

§ 3

Nach § 3 treffen den Generalsekretär Pflichten zur Veröffentlichung von

- angenommenen und mitgeteilten ETV,
- dem Zeitpunkt des Inkrafttretens,
- der Liste der Vertragsstaaten, für welche diese ETV gilt, und
- der aktualisierten Liste der ETV und dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens.

§ 4

§ 4 gibt die Struktur der ETV vor, die sich an der Gliederung der TSI nach der Richtlinie 2008/57/EG richtet.

§ 5

§ 5 sieht ein Verfahren der Erarbeitung von ETV vor, dem eine Prüfung des bestehenden Teilsystems zugrunde zu legen hat und das ein oder mehrere Teilsysteme als Ziel angeben muss. Die schrittweise Vorgehensweise soll eine Schritt-für-Schritt-Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen.

§ 6

In dieser Vorschrift kommt das Ziel der ETV, die Kompatibilität des vorhandenen Eisenbahnsystems jedes Vertragsstaates zu bewahren, zum Ausdruck.

§ 7

§ 7 regelt den Fall, in dem einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden können.

§ 8

§ 8 verleiht dem CTE die Möglichkeit, ETV anzunehmen, die sich nicht auf Teilsysteme beziehen.

§ 9

§ 9 regelt den zweispaltigen Aufbau der ETV. Dabei werden mit der betreffenden TSI gleichlautende Regelungen der ETV über die gesamte Seitenbreite geschrieben. Die sich davon unterscheidenden Texte der ETV werden in zweispaltiger Darstellung links, mit dem entsprechenden Text der TSI zu Informationszwecken auf der rechten Seite dargestellt. Dies dient der besseren Vergleichbarkeit von TSI und ETV.

Artikel 8a**Mängel in ETV**

§ 1

Dieser Artikel ist neu und enthält in § 1 die Vorgehensweise des CTE, wenn festgestellt wird, dass eine bereits angenommene und damit verbindliche ETV Fehler oder sonstige Mängel enthält.

§ 2

Die notwendige Information der OTIF über Fehler oder Mängel in einer ETV wird über die Verpflichtung zur Unterrichtung in § 2 sichergestellt.

Artikel 9**Erklärungen**

§ 1

Diese Regelung bestimmt, dass Erklärungen über die Nichtanwendung nicht nur zu angenommenen ETV, sondern auch zu für verbindlich erklärten technischen Normen abgegeben werden können. Gemäß Artikel 5 § 4 ist die Anwendung einer validierten technischen Norm grundsätzlich freiwillig, aber eine Norm oder ein Teil davon kann durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit er-

langen. Gerade für diese Normen ist die Möglichkeit der Erklärung der Nichtanwendung von Bedeutung.

Die Möglichkeit derartiger Erklärungen im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede in der technischen Ausrüstung in den Mitgliedstaaten der OTIF ist aus praktischen Gründen von Interesse. Auch eine Harmonisierung, die sich nicht in allen Vertragsstaaten auf sämtliche Bereiche erstreckt, kann zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation im Bereich der Interoperabilität führen.

§ 2

§ 2 regelt die Folgen der Abgabe der Erklärung nach § 1.

§ 3

§ 3 regelt die Rücknahme der Erklärung.

Artikel 10**Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

Bei dem Internationalen Übereinkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten noch immer rechtlich bindend ist. In diesem Artikel, der nunmehr auf die ETV verweist, wird geregelt, dass mit Inkrafttreten der vom CTE gemäß Artikel 6 § 1 angenommenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen dieses Übereinkommen außer Kraft gesetzt wird. Der CTE sollte dies jeweils bei der Verabschiedung der spezifischen ETV beschließen, da andernfalls die Gefahr besteht, dass die TE für Teilsysteme außer Kraft gesetzt wird, für die noch keine ETV angenommen wurden. Da die TE in einigen Vertragsstaaten die Grundlage für technische Regelungen zur gegenseitigen Anerkennung bildet (z. B. in Deutschland § 36 Absatz 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)), kann über eine Außerkräftsetzung der TE nur jeder Vertragsstaat in eigener Zuständigkeit entscheiden.

Artikel 11**Vorrang der ETV**

Dieser Artikel, der unter Berücksichtigung der neu geregelten ETV redaktionell angepasst wurde, enthält Vorrangregelungen gegenüber der TE, dem RIV und dem RIC.

§ 1

Nach § 1 haben die technischen Normen und ETV im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten – mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV – Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.

§ 2

§ 2, der auf die vor 2000 geltenden Regelungen des RIC und RIV Bezug nimmt, ist so zu verstehen, dass die ETV auch Vorrang vor den das RIV oder RIC ersetzenden Regelungen (z. B. der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) haben. Dies gilt jedoch nicht für Regelungen in den RIV und RIC, die durch die ETV nicht erfasst sind (insbesondere vertragliche Regelungen).

Artikel 12**Nationale technische Anforderungen**

§ 1

Mit Inkrafttreten der 2009 beschlossenen Neufassung des Anhangs APTU haben die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass der Generalsekretär über alle anwendbaren nationalen technischen Anforderungen Kenntnis erlangt. Die OTIF hat mit der Europäischen Kommission vereinbart, dass die OTIF Zugang zu den Datenbanken der Europäischen Kommission bzw. der Europäischen Eisenbahngentur erhält, damit die Mitgliedstaaten der EU die nationalen Anforderungen nicht doppelt melden müssen. Denn für die Mitgliedstaaten der EU ergibt sich eine entsprechende Verpflichtung bereits aus der Richtlinie 2008/57/EG.

§ 2

Im Fall einer Annahme oder einer Änderung einer ETV trifft den Vertragsstaat die Pflicht sicherzustellen, dass der Generalsekretär – mit Begründung – über diejenigen nationalen technischen Anforderungen gemäß § 1 Kenntnis erlangt, die weiterhin einzuhalten sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz sicherzustellen.

§ 3

§ 3 trifft eine Sprachregelung für diese Informationen.

Artikel 13**Äquivalenztabelle**

§ 1

Die nationalen technischen Anforderungen im Sinne von Artikel 12 sind entsprechend der in der Anlage zu Anhang APTU aufgeführten Liste der Parameter und Grundsätze einzustufen. Mit der Äquivalenztabelle soll die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen erleichtert werden.

§ 2

Nach § 2 ist der CTE ermächtigt, die Anlage unter Berücksichtigung der Erfahrung mit der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugen in den Vertragsstaaten zu überprüfen.

§ 3

Das Referenzdokument wird auf der Internetseite der OTIF veröffentlicht. Dieses beinhaltet Querverweise zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen.

§ 4

Der CTE kann Entscheidungen über die Gleichwertigkeit

- zwischen nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten,
- zwischen den Bestimmungen in ETV und den entsprechenden TSI und
- zwischen den nationalen technischen Anforderungen eines oder mehrerer Vertragsstaaten und Bestimmungen in den ETV und/oder Bestimmungen in den TSI treffen.

Anlage**In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen**

Die Anlage entspricht im Wesentlichen Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in der durch die Richtlinie 2009/131/EG geänderten Fassung.

2. Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen COTIF)**Artikel 1****Anwendungsbereich**

Dieser Artikel enthält eine Umschreibung des Anwendungsbereichs des Anhangs ATMF und stellt klar, dass es sich um eine Verfahrensregelung handelt.

Artikel 2**Begriffsbestimmungen**

Begriffe, die in den Anhängen ATMF und APTU Anwendung finden, werden zur Rechtsvereinfachung nur in Artikel 2 ATMF angeführt. Die Begriffe sind in der englischen Sprachfassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

Buchstaben a, b, c, d, da, f, g, h, i, j, m, n, o, p, q, r, s, u, v, w, x, y, ya, aa, bb, cc, dd, ee, eea, ff, gg

Die Begriffe sind nur im Zusammenhang mit dem Anhang ATMF von Bedeutung („Unfall“, „Bauartzulassung“, „Betriebslaubnis“, „Auftraggeber“, „Erklärung“, „Bauelement“, „grundlegende Anforderungen“, „Zwischenfall“, „Umrüstung“ usw.).

Buchstabe e

Der Begriff entspricht demjenigen aus Artikel 2 Buchstabe a ATMF 1999.

Buchstabe k

Der Begriff entspricht demjenigen aus Artikel 2 Buchstabe d ATMF 1999.

Buchstabe l

Der Begriff entspricht demjenigen aus Artikel 2 Buchstabe b ATMF 1999.

Buchstabe t

Der Begriff wird im Vergleich zu dem Artikel 2 Buchstabe c ATMF 1999 um die Worte „auf der Schiene“ ergänzt.

Buchstabe z

SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in

den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. 1 SZR entspricht 1,176150 Euro (Stand: 10. Oktober 2014).³

Artikel 3

Zulassung zum internationalen Verkehr

§ 1

Diese Bestimmung entspricht Artikel 3 § 1 ATMF 1999. Das Erfordernis einer technischen Zulassung von Fahrzeugen rechtfertigt sich aus dem Gebot der Sicherheit auch im internationalen Verkehr.

§ 2

Diese Bestimmung entspricht Artikel 3 § 2 ATMF 1999. Zweck der technischen Zulassung ist festzustellen, ob ein Eisenbahnfahrzeug die Anforderungen der APTU erfüllt.

§ 3

Diese Bestimmung entspricht Artikel 3 § 3 ATMF 1999. Die Vorschrift stellt klar, dass das Verfahren der technischen Zulassung entsprechend auch für sonstiges Eisenbahnmaterial sowie für Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gilt, wobei hier in erster Linie das Verfahren der Bauartzulassung zur Anwendung kommt.

Die Möglichkeit, einzelne Bauteile technisch zuzulassen, ist zweckmäßig, da dies die spätere Zulassung z. B. eines Fahrzeugs als Ganzes vereinfacht. Bei der technischen Zulassung des Fahrzeugs, dessen Bauteile bereits zugelassen wurden, muss allerdings zusätzlich das Zusammenspiel der einzelnen Teile geprüft werden. Die Zulassung eines Fahrzeugs in seiner Gesamtheit kann durch die Zulassung einzelner Bauteile, aus denen es besteht, nicht ersetzt werden.

Artikel 3a

Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

Dieser Artikel ist neu und beinhaltet die Voraussetzungen, unter denen die gemäß geltender Gesetzgebung der EU und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellten Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial als von allen Vertragsstaaten gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften der ATMF zum Betrieb zugelassen gelten.

§ 1

Liegen die Voraussetzungen des § 1 nicht vor, so ist das Fahrzeug gemäß Artikel 6 § 4 zu genehmigen.

§ 2

Die Voraussetzungen des § 2 für die Geltung einer Betriebserlaubnis nach ATMF in Mitgliedstaaten der EU und in den Staaten, die Unionsrecht aufgrund ihrer internationalen Verträge mit der EU anwenden, entsprechen denen des § 1 sinngemäß. Der Systematik des Anhangs APTU folgend sind hier jedoch nicht TSI sondern die relevanten ETV einschlägig.

§ 3

Nach § 3 werden die Betriebserlaubnis, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der EU verwendeten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial durch die geltende unionsrechtliche und nationale Gesetzgebung geregelt. Dies gilt auch für Vertragsstaaten, die das Recht der EU als Mitgliedstaaten oder aufgrund internationaler Verträge anwenden. Hierfür gelten das anwendbare Recht der EU und das nationale Recht.

§ 4

Die in den §§ 1 und 2 geregelte gegenseitige Anerkennung betrifft gemäß § 4 auch die Zulassungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5

Die Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlichen Stellen ist im Recht der EU (Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG) und in Artikel 15 § 2 geregelt. Nach § 5 gilt eine gemäß Artikel 15 § 2 für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) als gemäß geltender Gesetzgebung der EU und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und *vice versa*, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a Absatz 5 der Richtlinie 2004/49/EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom CTE gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

Artikel 4

Verfahren

§ 1

§ 1 entspricht der Regelung des Artikels 4 § 1 ATMF 1999. Der Antragsteller kann ein einstufiges (Zulassung eines Fahrzeugs) oder zweistufiges (Zulassung einer Bauart mit nachfolgender Einzelzulassung von der Bauart entsprechenden Fahrzeugen) Verfahren wählen. Während die Bauartzulassung eine intensive Prüfung (Vermessung, Testfahrten usw.) des Baumusters/des Prototyps erfordert, kann die Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren erteilt werden, wenn die betreffenden Fahrzeuge in jeder Hinsicht einem bereits zugelassenen Baumuster oder Prototyp entsprechen. Die Bauartzulassung des Prototyps eines Fahrzeugs schließt die Erteilung der Betriebserlaubnis für diesen Prototyp mit ein.

§ 2

Die gemäß § 2 im Zulassungsverfahren vorzunehmende Konformitätsbewertung kann das ganze Fahrzeug erfassen oder auch – aufgrund entsprechender Vorgaben des CTE – in Bewertungselemente unterteilt werden, deren Konformität jeweils mit einer Erklärung nach einem ebenfalls vom CTE vorgehenden Muster belegt wird. § 2 eröffnet die Möglichkeit, die Beurteilung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs oder eines Bauteils mit den Bestimmungen der ETV in verschiedene jeweils durch eine Erklärung bescheinigte Bewertungselemente zu unterteilen.

§ 3

In § 3 wird hinsichtlich der Zulassung von Infrastruktur generell auf die im betreffenden Staat geltenden Vorschriften

³Dem Verhältnis von 1 SZR zu € wurden die Angaben des Internationalen Währungsfonds zugrunde gelegt. Quellenangabe: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?reportType=CVSDR

verwiesen (näher ausgeführt in Artikel 8 § 2). Diese Vorschriften schließen für Mitgliedstaaten der EU das für sie einschlägige Recht ein.

Artikel 5

Zuständige Behörde

§ 1

§ 1 entspricht Artikel 5 § 1 ATMF 1999. Die Vorschrift stellt klar, dass die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – wie die technische Zulassung des sonstigen Eisenbahnmaterials – zum Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr grundsätzlich eine Angelegenheit einer Behörde sein muss.

§ 2

Gemäß § 2 sind die in § 1 genannten Behörden berechtigt oder – je nach dem nationalen Recht – verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Bewertungen ganz oder teilweise auf gemäß § 3 als geeignet anerkannte Stellen zu übertragen. Darunter sind auch private Unternehmen zu verstehen. Im Fall einer solchen Übertragung muss aber die Verantwortung für die Überwachung dieser Einrichtungen beim Staat liegen. Insbesondere ist eine Übertragung auf Eisenbahnunternehmen und Betreiber einer Infrastruktur unzulässig, weil die Gefahr von Interessenkonflikten besteht.

§ 3

§ 3 ist neu. Die Anforderungen entsprechen im Wesentlichen denen des Anhangs VIII der Richtlinie 2008/57/EG an benannte Stellen.

§ 4

§ 4 ist neu. Für die zuständigen Behörden gelten gemäß § 4 bestimmte Anforderungen, wie für die von ihnen nach § 3 als geeignet anerkannten Stellen.

§ 5

§ 5 ist neu. Er sieht eine Verpflichtung der Vertragsstaaten vor, dem Generalsekretär über die für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen verantwortlichen Einrichtungen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis zu verschaffen. Er hat eine Liste der Stellen zu veröffentlichen und sie auf dem letzten Stand zu halten, damit potentielle Antragsteller sich über die jeweils zuständigen Stellen informieren können.

§ 6

§ 6 ist neu. Danach sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die in § 2 genannten Stellen zu beaufsichtigen. Gegenstand der Aufsicht ist die Erfüllung der Kriterien nach § 3. Sollten diese nicht erfüllt sein, hat der Mitgliedstaat den Generalsekretär unverzüglich zu unterrichten.

§ 7

Diese Vorschrift ist neu. In § 7 wird das Verfahren für den Fall festgeschrieben, dass ein Vertragsstaat die Ansicht vertritt, dass eine Bewertungs- oder Genehmigungsbehörde eines anderen Vertragsstaates oder eine Einrich-

tung, der von ihr Zuständigkeiten übertragen wurden, die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt.

Artikel 6

Gültigkeit technischer Zertifikate

§ 1

§ 1 sieht vor, dass die von einer zuständigen Behörde in einem Vertragsstaat ausgestellten technischen Zertifikate nach Maßgabe der Bedingungen der §§ 2 bis 5 in allen anderen Vertragsstaaten gültig sind. Dies stellt eine wesentliche Änderung im Vergleich zu Artikel 6 ATMF 1999 dar, der eine Anerkennung vorsah. Nunmehr sind die in einem Vertragsstaat ausgestellten Zertifikate in anderen Vertragsstaaten ohne eine vorausgehende Anerkennung durch die Staatsgewalt des zuletzt genannten Staates gültig.

§ 2

§ 2 präzisiert den Inhalt einer Betriebszulassung. Danach muss ein das Fahrzeug betreibendes Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen, dass das Fahrzeug mit der zu benutzenden Infrastruktur kompatibel ist.

§ 3

Die Betriebszulassung für ein Fahrzeug, das allen anwendbaren ETV entspricht, gilt nur dann in anderen Vertragsstaaten, wenn diese ETV alle grundlegenden Anforderungen abdecken und das Fahrzeug kein Gegenstand eines Sonderfalls, einer Abweichung oder offener Punkte, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen, ist.

§ 4

Die zuständigen Behörden der anderen Staaten können vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung zusätzliche technische Informationen verlangen, wenn in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden ist, das die Voraussetzungen des § 3 Buchstabe b erfüllt oder wenn in den ETV nicht alle wesentlichen Anforderungen abgedeckt werden.

Diese Bedingungen werden von den jeweiligen zuständigen Behörden der anderen Vertragsstaaten gemäß den dort geltenden nationalen technischen Vorschriften festgelegt. Solche Bedingungen können Risikoanalysen oder zusätzliche Fahrzeugprüfungen betreffen, wobei Doppelprüfungen zu vermeiden sind und die Äquivalenztabelle zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus sind nationale technische Vorschriften, die sich auf offene Punkte beziehen, die nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur zusammenhängen, nicht zu prüfen, da die erforderlichen Prüfungen dieser offenen Punkte bei der Zulassung des Fahrzeugs durch den ersten Vertragsstaat gemäß den nationalen Anforderungen dieses Staates durchgeführt wurden und gegenseitig anzuerkennen sind. Damit werden die gleichen Prinzipien wie in der Richtlinie 2008/57/EG angewendet.

§ 5

Danach gelten die §§ 2 bis 4 entsprechend für die Zulassung der Bauart.

Artikel 6a**Anerkennung von Verfahrensunterlagen**

Dieser Artikel ist neu.

§ 1

§ 1 sieht die Pflicht von Behörden und zuständigen Einrichtungen vor, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften des ATMF erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente in allen Vertragsstaaten ohne Weiteres anzuerkennen.

§ 2

In § 2 wird eine Befreiung von der Wiederholung von bereits durchgeführten und aufgezeichneten Bewertungen und Prüfungen vorgesehen. Dies gilt dann, wenn eine Anforderung oder Bestimmung gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt wurde.

Artikel 6b**Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen**

Dieser Artikel ist neu. Ziel dieser Bestimmungen ist das Vermeiden von Doppelprüfungen.

Artikel 7**Vorschriften für Fahrzeuge****§ 1**

Gemäß § 1 ist Voraussetzung dafür, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr verkehren dürfen, die Einhaltung der ETV und – wenn sie gefährliche Güter befördern (sollen) – der in der Anlage RID enthaltenen Vorschriften. Diese Vorschrift nennt das der technischen Zulassung von Fahrzeugen zugrunde zu legende materielle Recht: die in den Anlagen der APTU enthaltenen technischen Vorschriften.

§ 2

Wenn es für ein Teilsystem keine geltende ETV gibt, d. h. die grundlegenden Anforderungen (noch) nicht in einer ETV erfasst sind, sind gemäß § 2 die gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.

§ 3

§ 3 regelt die Fälle, in denen ETV zwar existieren, diese jedoch nicht alle Grundanforderungen decken oder Sonderfälle oder offene Punkte vorliegen. In diesen Fällen sind die in den ETV enthaltenen Bestimmungen, gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen zugrunde zu legen.

Artikel 7a**Abweichungen**

Nach dieser neuen Bestimmung nimmt der CTE Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen

von den Bestimmungen in Artikel 7 und für die anwendbaren oder anzuwendenden Bewertungsmethoden an.

Artikel 8**Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur****§ 1**

§ 1 regelt, dass die in den ETV und im RID für Infrastruktur geltenden Bestimmungen einzuhalten sind. Dadurch wird sichergestellt, dass ein nach den ATMF zum Verkehr zugelassenes Fahrzeug auf der Infrastruktur sicher verkehrt und mit ihr kompatibel ist.

§ 2

In § 2 wird die Regelung nach Artikel 4 § 3 näher ausgeführt und um die Überwachung der Instandhaltung der Infrastruktur ergänzt.

§ 3

§ 3 sieht vor, dass die für Eisenbahnfahrzeuge geltenden Regelungen sinngemäß auch für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur gelten. Dies gilt insbesondere für die Notwendigkeit der Prüfung ergänzender nationaler Vorschriften, die nicht Gegenstand der ETV sind.

Artikel 9**Betriebsvorschriften****§ 1**

§ 1 entspricht Artikel 9 § 1 ATMF 1999. Die Verpflichtung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass die in den ETV geltenden Bestimmungen einzuhalten sind, ist in dieser Vorschrift nochmals deklaratorisch enthalten.

§ 2

§ 2 entspricht Artikel 9 § 2 ATMF 1999. Das Gleiche gilt für die Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber in den Vertragsstaaten, wegen der Einheit des Systems „Schiene“ auch die technischen Vorschriften der APTU zu beachten, soweit sie Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffen.

Artikel 10**Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen****§ 1**

§ 1 stellt klar, dass die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis nicht personengebunden ist, sondern für das Fahrzeug erteilt wird.

§ 2

§ 2 entspricht im Wesentlichen Artikel 10 § 2 ATMF 1999. Hinzugefügt wurde die Möglichkeit der Antragstellung durch den Infrastrukturbetreiber. Die Vorschrift nennt damit Personen bzw. Institutionen, die die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis beantragen können. Aufgrund von Entwicklungen im Eisenbahnbereich ist es wichtig, auch

dem Halter das Recht einzuräumen, die technische Zulassung eines Fahrzeugs zu beantragen.

§ 3

§ 3 stellt klar, dass der Antrag an die zuständige Behörde (Artikel 5) in jedem Vertragsstaat, d. h. ohne örtliche Anknüpfung zum Beispiel an den Unternehmenssitz des Antragstellers, gestellt werden kann.

§ 4

§ 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität mit den ETV bzw. nicht vollständig harmonisierter technischer Anforderungen ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss der beantragte Geltungsbereich genau angegeben werden. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit von Zulassungen/Bewertungen durch mehrere zuständige Stellen, so sollen sich diese koordinieren, um das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und die Kosten für den Antragsteller zu verringern.

§ 5

§ 5 sieht vor, dass alle Kosten des Zulassungsverfahrens vom Antragsteller zu tragen sind, es sei denn, dass das nationale Recht des Staates, in welchem die Zulassung erteilt wird, etwas anderes vorsieht. Zulassungen dürfen nicht gewinnorientiert durchgeführt werden.

§ 5a

§ 5a stellt das für alle Vorgänge im Bereich technischer Zulassungen/Bewertungen geltende Diskriminierungsverbot klar.

§ 6

Nach § 6 sind dem Antrag ein technisches Verzeichnis und ein Instandhaltungsverzeichnis beizufügen, die die Eigenschaften des Fahrzeugs in einer den Informationsbedarf der bewertenden Stelle ausreichend erfüllenden Weise wiedergeben.

§ 7

Stellen, die Bewertungen durchführen, haben gemäß § 7 deren Inhalte und Ergebnisse in einem Bewertungsbericht festzuhalten.

§ 8

Bei der (vereinfachten) Zulassung von Fahrzeugen, für die bereits eine Zulassung der Bauart vorliegt, hat der Antragsteller gemäß § 8 dem Antrag das Bauartzertifikat nach Artikel 11 § 2 beizufügen und nachzuweisen, dass die Fahrzeuge der Bauart entsprechen. Der Nachweis der Übereinstimmung der zuzulassenden Fahrzeuge mit der Bauart kann zum Beispiel durch eine entsprechende Erklärung erfolgen.

§ 9

§ 9 stellt im ersten Halbsatz klar, dass technische Zertifikate grundsätzlich unbefristet auszustellen sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie auch unbefristet verwendet werden können. Der zweite Halbsatz stellt klar, dass der Anwendungsbereich des Zertifikats beschränkt werden kann, solange und soweit dies erforderlich ist.

§ 10

§ 10 bezieht sich auf die Weiterverwendung technischer Zulassungen der Bauart bei Änderungen in der Erteilung der zugrunde gelegten Vorschriften (Artikel 7), wenn Übergangsbestimmungen fehlen. In einem solchen Fall hat der Vertragsstaat, in welchem die Bauartzulassung ausgestellt wurde, mit den Staaten, in denen diese verwendet werden darf, Beratungen zu führen. Auch im Fall der Neuerteilung der Bauartzulassung ist nur das Baumuster auf Übereinstimmung mit den geänderten Vorschriften zu prüfen. Erteilte Betriebserlaubnisse bleiben gültig.

§ 11

§ 11 regelt die Erforderlichkeit eines das Vorhaben beschreibenden Verzeichnisses bei Erneuerungen oder Umrüstungen. Der Auftraggeber oder der Hersteller hat dem Vertragsstaat entsprechend dokumentierte Vorhaben vorzulegen. Anhand dieses Verzeichnisses entscheidet der Vertragsstaat, ob eine neue Betriebserlaubnis wegen des Umfangs der Arbeiten erforderlich ist oder nicht.

§ 12

Nach § 12 gilt § 11 entsprechend für ein Bauartzertifikat sowie für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.

Artikel 10a

Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten

§ 1

§ 1 regelt das Verfahren im Falle des Entzugs oder der Aussetzung technischer Zertifikate.

§ 2

Bestimmungen über den Entzug des Betriebszertifikats finden sich in § 2. Anlässe für den möglichen Entzug können sein:

- Nichterfüllung der gemäß ETV etc. geltenden technischen Anforderungen,
- gegebenenfalls Nichtbehebung der für die Nichterfüllung maßgeblichen Mängel oder
- Nichteinhaltung der für eine eingeschränkte Zulassung festgelegten Bedingungen und Auflagen.

§ 3

Gemäß § 3 kann der Entzug (im Gegensatz zur Aussetzung) nur durch jene Stelle erfolgen, welche die Zulassung des Bauartzertifikats oder die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 4

Bestimmungen über das Ruhen (der Gültigkeit/Verwendung) des Betriebszertifikats befinden sich in § 4. Anlässe für die Aussetzung sind:

- unzureichende Instandhaltung des Fahrzeugs,
- Missachtung der Aufforderung zur Vorführung von schwer beschädigten Fahrzeugen oder

– Nichteinhaltung der Bestimmungen im ATMF, in den ETV oder in den der Zulassung zugrunde gelegten nationalen Vorschriften.

§ 5

§ 5 regelt, wann ein Betriebszertifikat erlischt sowie dass dieses der Behörde anzuzeigen ist.

§ 6

Die §§ 1 bis 4 gelten nach § 6 entsprechend auch für die Zulassung der Bauart.

Artikel 10b

Regeln für Bewertungen und Verfahren

Dieser Artikel ist neu.

§ 1

§ 1 ermächtigt den Fachausschuss für technische Fragen, Bewertungen und Verfahren für die technische Zulassung in verbindlicher Weise anzunehmen.

§ 2

Soweit für solche Regelungen auf der Ebene der Vertragsstaaten oder der Europäischen Union ergänzende Vorschriften erlassen werden, sind diese dem Generalsekretär mitzuteilen. Von den Vorschriften setzt er den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis. OTIF veröffentlicht sie.

Artikel 11

Technische Zertifikate und Erklärungen

§ 1

Gemäß § 1 sind für die Zulassung der Bauart und die Betriebserlaubnis stets getrennte Zertifikate auszustellen.

§§ 2 und 3

Die inhaltlichen Details der beiden Zertifikate werden in den §§ 2 und 3 festgelegt.

§ 4

Nach § 4 kann eine Betriebserlaubnis auch für mehrere Fahrzeuge derselben Bauart ausgestellt werden.

§ 5

§ 5 bestimmt, dass das technische Verzeichnis und das Instandhaltungsverzeichnis die Informationen gemäß ETV enthalten müssen.

§ 6

Die Zertifikate müssen in einer der drei Arbeitssprachen der OTIF (derzeit Deutsch, Französisch und Englisch) verfasst sein und in gedruckter Form vorliegen.

§§ 7 und 8

Aus den §§ 7 und 8 ergibt sich, dass die ursprünglich an den Antragsteller ausgestellten Zertifikate bei Wechsel der Verfügungsberechtigung über ein Fahrzeug an den jeweils verantwortlichen Halter weiterzugeben sind.

§ 9

§ 9 erklärt § 8 für entsprechend anwendbar auf Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die nach Artikel 19 zugelassen sind.

Artikel 12

Einheitliche Ausführungen

§ 1

§ 1 hat den Auftrag an OTIF zum Inhalt, einheitliche verbindliche Formulare für die technischen Zertifikate und Erklärungen nach Artikel 11, Erklärungen nach Artikel 4 § 2 sowie den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 auszuarbeiten, um die gegenseitige Anerkennung zu erleichtern.

§ 2

Die einheitlichen Ausführungen arbeitet der CTE aus. Er ist auch für die Beschlussfassung zuständig.

§ 3

§ 3 verleiht dem CTE das Recht zu beschließen, dass Zertifikate und Erklärungen unter Umständen als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden.

Artikel 13

Register

§§ 1 bis 3

§ 1 dient als Rechtsgrundlage für die Erstellung einer internationalen Datenbank, die die zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge (Einzelfahrzeuge oder Bauarten, § 1) und die mit der Zulassung befassten zuständigen Behörden und Stellen (§ 2) enthält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Datenbank ausbauen (§ 3).

§ 4

Der CTE legt auch die funktionale und technische Architektur der Datenbank sowie die erforderlichen Daten fest (§ 4). Dazu gehören:

- funktioneller und technischer Aufbau der Datenbank,
- der Zeitraum und die Art und Weise der Zur-Verfügung-Stellung notwendiger Daten,
- bestehende Zugangsberechtigungen,
- sonstige administrative und betriebliche Regelungen einschließlich der Datenbankstruktur.

Die Datenbank kann sich auf dezentralisierte elektronische Register einschließlich nationaler Fahrzeugregister in den Vertragsstaaten stützen, jedoch müssen die Informationen über eine zentrale Suchmaschine abrufbar sein; eine Koordinierung der Datenbank und ihrer Betriebsvorschriften mit den von den Mitgliedstaaten der EU gemäß Entscheidung der Kommission 2007/756/EG eingerichteten Nationalen Fahrzeugregistern ist erforderlich.

Bestimmte wichtige Informationen wie z. B. Halterwechsel, Außerdienststellungen oder Stilllegungen sind nach § 4 dem Generalsekretär unverzüglich mitzuteilen.

§ 5

Bei der Erstellung des Registers ist nach § 5 auf in den Vertragsstaaten (nationale Fahrzeugregister) oder in der EU bereits bestehende Strukturen Rücksicht zu nehmen.

§ 6

Die Registrierung von Daten in der Datenbank hat Folgen für Beweisverfahren (§ 6). Die Speicherung der Daten eines zugelassenen Fahrzeugs ersetzt nicht das Zertifikat über die technische Zulassung, sondern stellt lediglich einen widerlegbaren Beweis dar.

§ 7

Dem CTE wird in § 7 das Recht eingeräumt, den Nutzern der Datenbank einen finanziellen Beitrag aufzuerlegen. Lieferung und Änderung von Daten haben jedoch gebührenfrei zu sein.

Artikel 14**Anschriften und Zeichen**

§ 1

Die Vorschrift schreibt in Ergänzung zu dem grundsätzlich in Artikel 11 geregelten Inhalt der Zertifikate vor, dass an zum Betrieb zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen ein Zeichen (§ 1 Buchstabe a), das gemäß § 2 vom CTE festzulegen ist, sowie andere in den ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen anzubringen sind, einschließlich eines eindeutigen Identifizierungscodes (Fahrzeugnummer) (§ 1 Buchstabe b). Diese Nummer, die den Ländercode des Staates der ersten Zulassung enthalten muss, ist von der Behörde nach Artikel 5 zuzuweisen. Aus diesen Zeichen und Anschriften kann auf den ersten Blick ersehen werden, ob und unter welchen Bedingungen das betreffende Fahrzeug zum internationalen Verkehr zugelassen ist.

§ 2

Der CTE hat gemäß § 2 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge Übergangsregelungen zu treffen. Das vorgesehene Zeichen soll zu einem späteren Zeitpunkt vom CTE bestimmt werden, der auch die Übergangsfristen festlegt, innerhalb derer Fahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen international verkehren dürfen.

Artikel 15**Instandhaltung**

§ 1

In § 1 werden Ziele und Maßnahmen der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial geregelt. Diese Vorschrift enthält den Grundsatz, dass Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial ordnungsgemäß instand gehalten werden müssen.

§ 2

Gemäß § 2 obliegt es der für die Instandhaltung zuständigen Stelle („entity in charge of maintenance“) – ECM, die in dem Register nach Artikel 13 zu registrieren ist, die Wartung für jedes Fahrzeug zu organisieren. Eine solche

Einrichtung ist auch gemäß dem Recht der EU erforderlich (siehe Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG). Die ECM für Güterwagen muss über den Nachweis verfügen, der von einem in einem der Vertragsstaaten akkreditierten/anerkannten externen Prüfer ausgestellt wurde.

§ 3

§ 3 enthält Bestimmungen über die Verantwortlichkeiten von ECM und den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie eine Verpflichtung zur Zusammenarbeit. Dies beinhaltet zum Beispiel den Austausch von sicherheitsrelevanten Informationen.

§ 4

Gemäß § 4 ist die ECM verpflichtet, für jedes Fahrzeug, für das sie als ECM registriert ist, einen Instandhaltungsnachweis zu führen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Die zuständigen Behörden haben das Recht, den Instandhaltungsnachweis zur Verfügung gestellt zu bekommen.

§ 5

Der CTE kann Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschließen.

Artikel 16**Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen**

§ 1

Gemäß § 1 dieses Artikels sind bei Unfällen, Zwischenfällen oder schweren Beschädigungen alle Betroffenen, namentlich die Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie mögliche weitere Parteien verpflichtet, Maßnahmen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, für die Umwelt und für die öffentliche Gesundheit zu treffen sowie Ermittlungen über die Ursachen durchzuführen.

§ 1a

§ 1a ergänzt § 1 dahin gehend, dass die genannten Maßnahmen – in erster Linie vom Infrastrukturbetreiber – zu koordinieren sind. Die genannten Ermittlungen und möglicherweise vom Vertragsstaat in Auftrag gegebene Untersuchungen sind unabhängig voneinander.

§ 2

§ 2 legt fest, dass Beschädigungen dann als schwer zu betrachten sind, wenn ihre Behebung einen Zeitaufwand von mindestens 72 Stunden oder einen Kostenaufwand von mindestens 0,18 Millionen SZR erfordert. Gemäß § 5 kann der in § 2 genannte Mindestbetrag vom CTE geändert werden.

§ 3

Die Vorschrift regelt die Informationspflichten gegenüber der zuständigen Behörde sowie ihre Befugnis, eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs zur Klärung der Fra-

ge der Gültigkeit der Zulassung bzw. der Notwendigkeit eines erneuten Zulassungsverfahrens zu verlangen.

§ 4

Die Vorschrift dient der Vorbeugung künftiger Unfälle und soll eine entsprechende Anpassung und Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften sicherstellen. § 4 regelt die Unfallauswertung und die sich daraus ergebenden Maßnahmen, zum Beispiel Änderungen in den Bau- und Betriebsbestimmungen von ETV und gegebenenfalls Ruhen betroffener technischer Zertifikate. Dabei hat der CTE die Möglichkeit, die Vertragsstaaten anzuweisen, die betroffenen Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen zu lassen.

§ 5

In § 5 wird dem CTE die Ermächtigung erteilt, weitere zwingende Bestimmungen zur Unfalluntersuchung vorzubereiten und anzunehmen.

Artikel 17

Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

§ 1

§ 1 legt vorbehaltlich der Ausnahmen in den §§ 2 und 3 die Regel fest, dass Eisenbahnfahrzeuge, die alle für sie geltenden Vorschriften erfüllen, weder stillgelegt noch zurückgewiesen werden dürfen. Die Vorschrift dient dem Schutz der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die den internationalen Vorschriften entsprechen.

§ 2

In § 2 wird klargestellt, dass zu Fahrzeugkontrollen berechnete Behörden Fahrzeuge auch bereits bei bloßer Vermutung der Nichterfüllung von Vorschriften stilllegen dürfen, wobei sie verpflichtet sind, sich umgehend, längstens jedoch innerhalb von 24 Stunden, Gewissheit zu verschaffen.

§ 3

§ 3 regelt die Zulässigkeit von Stilllegungen und Zurückweisungen wegen offener Fragen zwischen Vertragsstaaten hinsichtlich der Qualifikation einer zuständigen Behörde (Artikel 5 § 7) und Auswirkungen von Ergebnissen einer Unfallauswertung (Artikel 16 § 4).

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

§§ 1 und 2

Hinsichtlich der Rechtsfolgen einer Nichteinhaltung der Einheitlichen Rechtsvorschriften und der Einheitlichen Technischen Vorschriften wird – abgesehen von den Folgen gemäß Artikel 10a hinsichtlich technischer Zertifikate – auf das Recht der Vertragsstaaten (einschließlich der Kollisionsnormen) verwiesen, und zwar

- auf das Recht desjenigen Vertragsstaates, in welchem der Infrastrukturbetreiber seinen Geschäftssitz hat, für die Infrastruktur betreffende zivil- und strafrechtliche Folgen (§ 2) und
- in allen anderen Fällen auf das Recht desjenigen Vertragsstaates, dessen zuständige Behörde (Artikel 5) die erste Betriebserlaubnis erteilt hatte (§ 1).

Artikel 19

Übergangsbestimmungen

§§ 1 bis 7

Dieser Artikel regelt den Bestandsschutz für Fahrzeuge, die bereits in Betrieb sind. Weiter verwendet werden dürfen

- Fahrzeuge mit der Anschrift „RIC“ oder „RIV“ unter den in den §§ 2, 4 und 5 angeführten Bedingungen,
- Fahrzeuge ohne eine solche Aufschrift, die jedoch über eine Zulassung und Anschrift gemäß der OTIF bekannt gegebenen Vereinbarungen zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten verfügen, unter den in den §§ 2a, 4 und 5 angeführten Bedingungen und
- sonstige Fahrzeuge aufgrund einer bei einer zuständigen Behörde zu beantragenden ergänzenden Zulassung zum Verkehr, unter den in § 6 angeführten Bedingungen.

Artikel 20

Meinungsverschiedenheiten

Diese Vorschrift entspricht Artikel 19 ATMF 1999. Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragsstaaten betreffend Fragen im Vollzug des ATMF ergeben sich mehrere Möglichkeiten. Scheitern die unmittelbaren Verhandlungen, können Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung dem CTE vorgelegt werden. Mit den Meinungsverschiedenheiten kann auch ein Schiedsgericht nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren befasst werden.

