



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 70 LS

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i lov om Overenskomst om
internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova)
og samtykke til godkjenning av endringar av
30. september 2015 og 26. september 2018
i Overenskomst om internasjonal
jernbanetrafikk

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	4	Økonomiske og administrative konsekvensar	9
2	Bakgrunnen for lovframlegget	5	5	Merknadar til kvar føresegn	9
2.1	Kort om OTIF og Noregs medlemskap	5	A Forslag til lov om endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova)		
2.2	Endringar i overenskomsten og vedlegga	6	10		
2.3	Høyring	7	B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk		
3	Nærare om framlegget	7	11		
3.1	Gjeldande rett på området	7	Vedlegg		
3.2	Departementet sitt framlegg	8	1	Endringar vedtatt på 12. generalforsamling	12
3.2.1	Framlegg som tar inn nytt vedlegg H i COTIF-lova.....	8	2	Endringar vedtatt på 13. generalforsamling	19
3.2.2	Framlegg om å endre reglane for myndigheitsutøving	8			
3.3	Høyringsinstansane sine syn	8			
3.4	Departementet sin vurdering	8			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 70 LS

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i lov om Overenskomst om internasjonale jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonale jernbanetraffikk

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 31. mars 2023,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Samferdselsdepartementet legg med denne proposisjonen fram endringar i lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonale jernbanetraffikk (COTIF – lova).

Endringane skal bringe regelverket under Overenskomst om internasjonale jernbanetraffikk av 9. mai 1980 (COTIF) i samsvar med regelverk i EU og EØS-avtala om sikkerheit og tekniske forhold på jernbaneområdet, og gjer teksten i overenskomsten meir tilgjengeleg og oppdatert.

På den 12. generalforsamlinga i organisasjonen 29.-30. september 2015 og den 13. generalforsamlinga 25.-26. september 2018 vart det vedtatt endringar i COTIF. Nytt vedlegg H, som vart vedtatt på den 13. generalforsamlinga, gjer det naudsynt å endre COTIF-lova. I og med at denne endringa i overenskomsten gjer det naudsynt å endre lova, er det òg naudsynt med Stortinget sitt samtykke til å godkjenne endringane i medhald av Grunnlova § 26 andre ledd.

Lovframlegget reiser etter departementets syn få prinsipielle spørsmål av noko særleg omfang. Endringane er i tråd med norsk jernbanepolitikk

gjennom ei årrekke under skiftande regjeringar, og bidreg til å styrke dei internasjonale jernbansambanda i Europa, Asia og Afrika. Nasjonale myndigheiter i Noreg vil halde fram med å utøve myndigheit og treffe vedtak med verknad for Noreg på same måte som før ved etterleving av COTIF.

Endringane i COTIF i engelsk originaltekst med omsetjing til norsk følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunnen for lovframlegget

2.1 Kort om OTIF og Noregs medlemskap

COTIF etablerer den mellomstatlege organisasjonen for internasjonale jernbanetraffikk (OTIF). Den har eksistert sidan 1893 og har for tida 51 medlemsstatar i Europa, Asia og Afrika, og eitt assosiert medlem. I tillegg er EU medlem. Organisasjonen arbeider med å fremje, forbetre og forenkle internasjonale jernbanetransport.

OTIF syter for juridisk og teknisk samtraffikk for internasjonale jernbanetransport, i nært sam-

Endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

arbeid med EU, EU sitt jernbanebyrå, Den internasjonale jernbanetransportkomiteen (CIT), Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) mfl. OTIF administrerer regelverk for internasjonal transport av personar og gods, jamvel farleg gods.

Dei siste åra har internasjonale jernbanetransportar mellom Asia og Europa auka kraftig. Denne auka har styrkt relevansen til og omfanget av bruken av OTIF sitt regelverk, som gjeld for juridiske, tekniske og sikkerheitsmessige forhold ved internasjonal jernbanetrafikk. For ulike delar av jernbanetransportar mellom Asia og Europa gjeld både regla etter OTIF og OSJD, som er ein annan regional jernbaneorganisasjon som i hovudsak har medlemmar i Asia og frå den tidlegare Sovjetunionen. OTIF er med på å utarbeide eit regelverk som skal syte for ein smidig overgang mellom disse to regelverka, slik at det vert enklare å utføre jernbanetransportar mellom Asia og Europa.

Reglar om tilgang til jernbanenettet og annan marknadsregulering fell utanfor rammene av OTIFs samarbeid og COTIF. Dette gjer at OTIF-medlemsstatar som ikkje er del av det felles europeiske jernbanereguleringssystemet som gjeld i EU og etter EØS-avtala ikkje har den same marknads-tilgangen for aktivitet innanfor EU/EØS. Dette har skapt visse utfordringar for m.a. britiske og tyrkiske aktørars moglegheit til å utføre jernbane-relaterte aktivitetar, jamvel utføre jernbanetrafikk, internt i EU/EØS.

Som part i COTIF er Noreg medlem av OTIF. Regelverket i COTIF gjeld for all internasjonal jernbanetransport mellom medlemsstatar som ikkje har tatt atterhald om å følge delar av regelverket. Ein del av dei tekniske krava som følgjer av vedlegga til konvensjonen er òg regulert i EU/EØS-reglar. Då EU vart medlem i OTIF i 2011, avga Noreg erklæring i medhald av artikkel 11 i tiltredingsavtala. Denne erklæringa går ut på at EØS-avtala skal gå føre COTIF i fall det oppstår mishøve mellom dei ulike regelsetta ved bruken av dei. Ein viktig skilnad mellom COTIF og EU/EØS-regulering er at COTIF gjeld berre for internasjonal jernbanetransport, medan EU/EØS-regulering gjeld for all jernbaneverksemd innanfor EU/EØS.

Noreg har tatt del i OTIF sitt arbeid med å forberede regelendringane som er omfatta av denne proposisjonen, og stemte for dei framlagte endringane på 12. og 13. generalforsamling i 2015 og 2018. For at desse endringane skal kunne tre i kraft, må 2/3 av medlemsstatane godkjenne endringane. Etter artikkel 34 § 2 i COTIF trer endringar i sjølve overenskomsten i kraft tolv måna-

der etter at 2/3 av medlemsstatane har godkjent dei.

2.2 Endringar i overenskomsten og vedlegga

OTIF arbeider kontinuerleg for å fornye og oppdatere regelverket i COTIF i takt med den teknologiske utviklinga, utviklinga av anna relevant regelverk og andre endringar i samfunnsutviklinga, slik at det er harmoniserte og oppdaterte rammevilkår for internasjonal jernbanetransport. Endringane som er omtala i denne proposisjonen bidreg til denne harmoniseringa.

Medan EU sitt regelverk utvikla seg raskt dei siste tiåra, særleg med tanke på forenkling og samordning av det tekniske og sikkerheitsmessige regelverket for å oppnå eit felles europeisk jernbaneområde, vart det tilsvarande regelverket under COTIF ikkje tilsvarande oppdatert. Denne utviklinga førte til at det gjaldt ulike regler om vilkår for å ta i bruk jernbanekøyretøy og for sikkerheitssertifisering av togselskap etter COTIF og EU/EØS-reguleringssystemet. Dette førte til ulike rammevilkår for å utføre internasjonale jernbanetransporttenester innanfor EU/EØS og COTIF sitt område. Ein god del av OTIF sine medlemsstatar følgjer òg EU/EØS-lovgiving på det tekniske og sikkerheitsmessige området. Det var difor ønskeleg for OTIF å samordne desse regelsetta på ein effektiv måte, utan å endre monaleg det juridiske rammeverket som gjeld innanfor COTIF sitt verkeområde. Ein har difor ikkje endra teksten i overenskomsten og vedlegga i større omfang enn det som var naudsynt for å oppnå tilstrekkeleg rettsharmoni, og på ein slik måte at regelverket under COTIF ikkje har nye folkerettslege konsekvensar for medlemsstatane. Det er t.d. ikkje lagt opp til nokon internasjonal myndighetsutøving tilsvarande som for EU sitt jernbanebyrå. Endringane som vart vedtekne på den 12. og 13. generalforsamlinga vil syte for eit moderne og harmonisert teknisk og sikkerheitsmessig regelverk innanfor både EU/EØS og COTIF sitt verkeområde. Desse endringane vil styrke vilkåra for internasjonal jernbanetransport, særleg over lengre avstandar utover EU/EØS.

Dei materielle endringane som er omfatta av proposisjonen her går i hovudsak ut på å innføre ordningar som allereie gjeld i Noreg etter EØS-avtala. Dei viktigaste endringane er:

- Ny artikkel 3 § 2 i COTIF slår fast at pliktar etter COTIF for medlemsstatar som og er partar i EØS-avtala, ikkje går føre deira pliktar

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

etter EØS-avtala. Denne endringa speglar innhaldet i tiltredingsavtala til EU. Same avtale artikkel 11 omtalar høve der tredjeland – som Noreg i denne samanhengen – som brukar det same regelverket som EU etter avtale med EU og tredjelandet erklærer at dei pliktene som går fram av avtalen med EU går føre dei som følgjer av COTIF når dei er i motstrid med kvarandre. Det betyr at plikter etter COTIF for medlemsstatar som òg er partar i EØS-avtala, ikkje går føre deira pliktar som følgjer av EØS-avtala.

- Nytt vedlegg H til overeinskomsten, einskaplege rettsreglar om sikker togdrift i internasjonal trafikk (EST): Det er dette nye vedlegg H som krev lovendring for å bli del av intern norsk rett. Det gjeld allereie reglar i Noreg med eit tilsvarende materielt innhald etter jernbanelovgivinga. Dette omfattar krav til sikkerheitssertifikat for jernbaneføretak, krav til sikkerheitsstyring av togdrifta og reglar om utøving av myndigheit og tilsyn.
- For øvrig er endringane i hovudsak tidsriktige oppdateringar av teksten i overeinskomsten og einskilde vedlegg, og endringar av redaksjonell art.

Endringane i sjølve overeinskomsten vil etter artikkel 34 § 2 tre i kraft 12 månader etter at 2/3 av medlemsstatane har godtatt endringane. Det er framleis ikkje eit tilstrekkeleg tal på medlemsstatar som har godteke desse endringane, og tidspunktet for ikrafttreding av desse endringane er difor uvisst.

2.3 Høyring

Lovframlegget vart send på alminneleg høyring 24. oktober 2022 med høyringsfrist 16. desember 2022. Høyringsnotatet vart sendt til følgende instansar:

Finansdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Utanriksdepartementet

Forbrukartilsynet
Jernbanedirektoratet
Statens jernbanetilsyn

Agder fylkeskommune
Innlandet fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oslo kommune – Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Rogaland fylkeskommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune

Abelia
Bane NOR SF
CargoNet AS
Den Norske Advokatforening
Entur AS
Finans Norge
Flytoget AS
For Jernbane
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Go-Ahead Nordic
Green Cargo AB
Grenland Rail AS
Hector Rail AB
Jernbanealliansen
Jernbanevirksomhetenes sikkerhetsforening
Kollektivtrafikkforeningen
LKAB Malmtrafik AB
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norges Blindforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Reiselivsforum
Næringslivets Hovedorganisasjon
Railcare Tåg AB
Regelrådet
SJ AB Trafiksikkerhet
SJ Norge AS
Tågakeriet i Bergslagen AB
Vygruppen AS

Bare Statens jernbanetilsyn hadde realitetsmerknader. Desse er omtala i kapittel 3.3 og 3.4.

3 Nærare om framlegget

3.1 Gjeldande rett på området

Etter COTIF-lova § 1 gjeld Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) med dei endringane som går fram av Protokoll av 3. juni 1999 som norsk lov, i den utstrekning som står i § 2 og med dei innskrenkingane som går fram av

Endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

forskrift 8. juni 2007 nr. 588 om innskrenking av COTIF-lovens virkeområde. Etter COTIF-lova § 2 gjeld vedlegg A-G til konvensjonen som norsk lov.

Noreg har med verknad frå 18. juni 2014 ikkje lenger nokre reservasjonar om bruk av vedlegga til COTIF.

Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbanelova) med tilhøyrande forskrifter inneheld krav til jernbanekøyretøy og sikkerheitssertifisering av togselskap. Desse krava regulerer fleire av dei same tinga som COTIF. Sjå omtala i kapittel 2.2.

3.2 Departementet sitt framlegg

3.2.1 Framlegg som tar inn nytt vedlegg H i COTIF-lova

Det går fram av høyringsnotatet at «Når det gjeld det nye vedlegg H, må det takast inn i COTIF-lova § 2 ein ny bokstav H som viser til dette vedlegget for at det skal gjelde internt i norsk rett. For at det etter at vedlegg H trer i kraft ikkje skal vere mis høve mellom det som gjeld etter folkeretten og intern norsk rett, bør nytt vedlegg H og vere omfatta av verkeområdet til COTIF-lova.

Den nye regelen vert utforma på same måte som dei noverande bokstavane i § 2 som viser til dei einskilde vedlegga til konvensjonen.»

Øvrige endringar i COTIF som følgjer av vedtaka på 12. og 13. generalforsamling er allereie omfatta av COTIF-lova.

3.2.2 Framlegg om å endre reglane for myndigheitsutøving

Departementet viste i høyringsnotatet til at «COTIF-lova [bør] vise til reglane i jernbanelova om utøving av sikkerheitssertifisering, tilsyn og andre myndigheitsoppgåver. Det er etter departementets syn naturleg at Statens jernbanetilsyn utøver desse myndigheitsoppgåvene, slik dei no gjer i medhald av jernbaneloven. Departementet føreslår difor ein ny § 3 a i COTIF-lova om dette.

Vidare er det etter departementets syn naudsynt å fastsette tilhøyrande reglar om utøving av dei nemnde myndigheitsoppgåvene i forskrift i medhald av COTIF-lova § 7. Forskriftsheimelen i § 7 bør då endrast, slik at det er ein tydeleg forankring i lova for at departementet kan fastsetje forskrifter om sikkerheitssertifisering, tilsyn og andre myndigheitsoppgåver i medhald av konvensjonen, særleg vedlegg H.»

3.3 Høyringsinstansane sine syn

Justis- og beredskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og NHO Transport hadde ingen merknader til høyringa.

Statens jernbanetilsyn sendte inn eit høyringsvar der dei viste til krava i nytt vedlegg H om krav til sikkerheitssertifikat for jernbaneforetak, krav til sikkerheitsstyring av togdrift og regler om utøving av myndigheit og tilsyn. Det er etter vedlegg H krav om å peike ut ein sikkerheitssertifiserande myndigheit og tilsynsmyndigheit, og departementets framlegg gjekk ut på å ta inn ny § 3 a i COTIF-lova, slik at jernbanelova gjeld tilsvarende for krav i COTIF som omhandlar sikkerheitssertifisering, tilsyn og utøving av myndigheitsoppgåver for øvrig. Dette fører til at det er Statens jernbanetilsyn som vil utøve desse myndigheitsoppgåvene etter COTIF. Det går vidare fram av høyringsvaret: «Slik vi forstår forslaget innføres en tilsvarende ordning i Cotif sitt område som allerede følger av EU/EØS-regelverket og som er gjennomført i Norge. Etter vår forståelse vil derfor ikke forslaget medføre noen endringer av praktisk betydning for våre myndighetsoppgaver. Disse vil utøves på samme måte som etter jernbaneloven. Virksomheter som vil drive grensekryssende trafikk inn til Norge vil måtte komme fra EU-land og dermed inneha et felles sikkerhetssertifikat fra Det europeiske jernbanebyrået. Vi har ingen øvrige merknader til høringen.»

3.4 Departementet sin vurdering

Departementet skreiv i høyringsnotatet at «Både historisk gjennom norsk OTIF-medlemskap og gjennom EØS-avtala er det materielle innhaldet i COTIF og dens vedlegg frå før gjeldande rett i Noreg. Endringane som er omtala her går i hovudsak ut på å innføre ei ordning med sikkerheitssertifikat for jernbaneforetak og krav til eining med ansvar for vedlikehald innanfor COTIF sitt område. Desse ordningane er frå før gjort gjeldande i Noreg som oppfølging av EØS-avtala. Omsyna bak endringane i både konvensjonen og vedlegga er i tråd med norske interesser, og gjer det enklare å drive internasjonal jernbanetransport, særleg utanfor EØS.»

Det har i høyringa ikkje kome inn nokre merknader som tyder på at vurderinga no blir ein annan. Departementet merkar seg *Statens jernbanetilsyn* sitt høyringssvar, og at tilsynet har den same forståinga som departementet om utøving av myndigheitsoppgåver. For felles sikkerheitssertifikat som er utferda av EU sitt jernbanebyrå

og som skal brukast for trafikk i Noreg, må Statens jernbanetilsyn i alle høve ha gjort ein vurdering av samsvar med relevante norske sikkerheitsreglar.

Departementet held dermed fast på at det er naudsynt å gjere endringar som lagt fram i høyringa, men den nye regelen om myndigheitsutøving passar etter departementets syn betre å plassere inn som ny § 2 a i COTIF-lova.

Vidare held departementet fast ved at det er eit relevant og naudsynt tiltak at Noreg godkjenner endringane i COTIF som omtalt. Dette krevjer både ei endring i COTIF-lova og eit samtykkevedtak frå Stortinget.

4 Økonomiske og administrative konsekvensar

Dei framlegga til endringar som gjeld reglar som allereie er gjeldande rett, vil ikkje påverke norske jernbaneaktørar merkbart, då departementet legg til grunn at dei allereie er innarbeida og etterlevd av dei aktuelle aktørane.

For råka myndigheiter, det vil for alle praktiske høve seie Statens jernbanetilsyn, vil ikkje framlegget føre med seg merkbare administrative eller økonomiske konsekvensar, særleg med tanke på at dei nye materielle endringane omtala her allereie gjeld i EU/EØS og er gjeldande rett i Noreg. Sikkerheitssertifisering, tilsyn og andre myndigheitsoppgåver blir utført på same måte som etter jernbanelovgivinga.

5 Merknadar til kvar føresegn

Til § 2 ny bokstav h:

Ved at den nye føresegna visar til vedlegg H vil COTIF-lova vise til alle vedlegga, og nytt vedlegg H blir dermed del av intern norsk rett på same måte som dei andre delane av COTIF-regelverket.

Til § 2 a

Ved at denne føresegna visar til jernbanelova vil føresegnene om myndigheitsutøving verte dei same etter både jernbanelova og COTIF-lova.

Til § 7 andre punktum

Departementet kan i medhald av føresegna fastsetje forskrifter om sikkerheitssertifisering, tilsyn og andre myndigheitsoppgåver i medhald av overenskomsten, særleg vedlegg H.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og vedtak om samtykke til godkjenning av endringar av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk i samsvar med eit vedlagt forslag.

A**Forslag****til lov om endringer i lov om Overenskomst om
internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova)****I**

I lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk blir det gjort følgende endringer:

§ 2 ny bokstav h skal lyde:

h. Enhetlige rettsregler om sikker togdrift i internasjonal trafikk (EST – BILAG H til overenskomsten) fastsetter krav til sikker togdrift i internasjonal trafikk, herunder til sikkerhetssertifisering og tilsyn, i henhold til Artikkel 1 i EST.

Ny § 2 a skal lyde:

§ 2 a *Utøvelse av myndighetsoppgaver*

For krav i overenskomsten som omhandler sikkerhetssertifisering, tilsyn og utøvelse av myndighetsoppgaver for øvrig, gjelder jernbaneloven tilsvarende.

§ 7 annet punktum skal lyde:

Departementet kan gi nærmere forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, herunder krav om drift og sikkerhet, sikkerhetsstyringssystemer, sikkerhetssertifisering, tilsyn og andre myndighetsoppgaver, når det er nødvendig for å gjennomføre bestemmelser i overenskomsten.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

B

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

I

Stortinget samtykkjer i godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk.

Vedlegg 1**Text as modified by the
12th General Assembly****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

12TH GENERAL ASSEMBLY

*Modifications of the Convention**(Text as modified)***Text modification**

Articles 3 § 2, 12 § 5, 14 § 2 letter e), 14 § 6, 15 § 5 letter g), 20, 24 § 5, 25, 26 §§ 5 to 7 and 33 § 4, letter a) of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with amendments adopted by the Revision Committee at its 24th and 25th sessions read as follows:

*“Article 3***International cooperation**

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Union or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Union or States parties to the European Economic Area Agreement.

*Article 12***Execution of judgements. Attachment**

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgement given by the judicial authority of that State. The term “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.

**Endringer vedtatt på
12. generalforsamling****DEN MELLOMSTATLIGE ORGANISASJON FOR
INTERNASJONAL JERNBANETRAFIKK**

12. GENERALFORSAMLING

*Endringer av overenskomsten**(Endret tekst)***Tekstendring**

Artikkel 3 § 2, artikkel 12 § 5, artikkel 14 § 2 bokstav e), artikkel 14 § 6, artikkel 15 § 5 bokstav g), artikkel 20, artikkel 24 § 5, artikkel 25, artikkel 26 §§ 5–7 og artikkel 33 § 4 bokstav a) i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), og med de endringer som Revisjonskomiteen vedtok på sin 24. og 25. sesjon, skal lyde:

*«Artikkel 3***Internasjonalt samarbeid**

§ 2 De forpliktelser som følger av § 1 for medlemsstater som også er medlemmer av Den europeiske union eller parter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, går ikke foran deres forpliktelser som medlemmer av Den europeiske union eller parter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

*Artikkel 12***Fullbyrdelse av dommer. Beslag**

§ 5 Jernbanevogner kan bare beslaglegges i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der innehaveren har sitt hovedkontor i medhold av dom avsagt av en domsmyndighet i denne stat. Med «innehaver» menes den person eller enhet som står for driften av jernbanevognen som et transportmiddel, enten vedkommende eier den eller har rett til å bruke den.

*Article 14***General Assembly**

§ 2

- e) fix, for three year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (Article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than three years;

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 4 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

*Article 15***Administrative Committee**

§ 5

- g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the previous calendar year, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year;

*Article 20***Committee of Technical Experts**

§ 1 The Committee of Technical Experts shall:

- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic; when taking such decisions, the technical standards or certain specific parts of these standards may either be validated or rejected; they may not under any circumstances be modified;
- b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption or modification of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;

*Artikkel 14***Generalforsamlingen**

§ 2

- e) fastsette, for et tidsrom på tre år, Organisasjonens utgiftstak innenfor hver budsjettperiode (artikkel 25); eller gi retningslinjer for begrenning av disse utgiftene for et tidsrom som ikke kan overstige tre år,

§ 6 Generalforsamlingen treffer sine beslutninger med et flertall av de medlemsstater som er representert ved avstemningen, unntatt i tilfellene i § 2 bokstav e), f), g), h), l) og p) samt i artikkel 34 § 6, der det kreves to tredjedels flertall. I tilfellet i § 2 bokstav l) kreves det imidlertid to tredjedels flertall bare når det gjelder forslag om endring av selve overenskomsten, med unntak av artikkel 9 og artikkel 27 §§ 2–4 og protokollen omhandlet i artikkel 1 § 4.

*Artikkel 15***Administrasjonskomiteen**

§ 5

- g) fastsette, på grunnlag av det godkjente regnskapet, de endelige bidragene medlemsstatene skal betale i samsvar med artikkel 26 for det foregående kalenderåret, samt det beløp medlemsstatene skal betale i kontantforskudd i samsvar med artikkel 26 § 5 for det inneværende året,

*Artikkel 20***Den tekniske ekspertkomité**

§ 1 Den tekniske ekspertkomiteen skal:

- a) treffe beslutninger i samsvar med artikkel 5 i De enhetlige rettsregler APTU om godkjenning av en teknisk standard for jernbanemateriell som skal benyttes i internasjonal trafikk; når slike beslutninger treffes, kan de tekniske standardene, eller visse spesifikke deler av disse standardene, enten godkjennes eller avvises; de kan ikke under noen omstendighet endres,
- b) treffe beslutninger i samsvar med artikkel 6 i De enhetlige rettsregler APTU om innføring eller endring av enhetlige tekniske bestemmelser for bygging, drift eller vedlikehold, eller for en prosedyre angående jernbanemateriell som skal benyttes i internasjonal trafikk,

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

- c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;
- d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
- e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

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

Article 24

Lists of lines or services

§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

Article 25

Work Programme. Budget. Accounts. Annual Report

- § 1 The budget and accounts of the Organisation shall cover a period of one calendar year. The work programme shall cover a period of two calendar years.
- § 2 The Organisation shall publish a management report every year.

- c) føre tilsyn med anvendelsen av tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal benyttes i internasjonal trafikk og vurdere deres utvikling med henblikk på godkjenning eller innføring av dem i samsvar med framgangsmåtene i artikkel 5 og 6 i De enhetlige rettsregler APTU,
- d) treffe beslutninger i samsvar med artikkel 33 § 6 om forslag om endring av overenskomsten,
- e) behandle alle andre saker som den er tillagt i henhold til De enhetlige rettsregler APTU og De enhetlige rettsregler ATMF.

§ 2 Den tekniske ekspertkomiteen er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når halvparten av medlemsstatene som definert i artikkel 16 § 1 er representert. Når komiteen treffer beslutninger om bestemmelser i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, har medlemsstater som har gjort innsigelse i samsvar med artikkel 35 § 4 angående de aktuelle bestemmelsene, eller som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 i De enhetlige rettsregler APTU, ikke stemmerett.

Artikkel 24

Strekingslister

§ 5 Bestemmelsene i overenskomsten får anvendelse på transport på maritime linjer eller linjer på innenlands vannveier omhandlet i § 1 og transport på jernbanelinjer omhandlet i § 2 etter utløpet av én måned regnet fra den dato Generalsekretæren ga underretning om oppføringen. Bestemmelsene i overenskomsten opphører å gjelde for en slik linje etter utløpet av én måned regnet fra den dato Generalsekretæren ga underretning om stryking, med unntak for transporter som er underveis og må gjennomføres.

Artikkel 25

Arbeidsprogram. Budsjett. Regnskap. Årsrapport

- § 1 Organisasjonens budsjett og regnskap skal dekke en periode på ett kalenderår. Arbeidsprogrammet skal dekke en periode på to kalenderår.
- § 2 Organisasjonen skal utgi en forvaltningsrapport hvert år.

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

§ 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

§ 3 Organisasjonens samlede utgifter fastsettes for hver budsjettperiode av Administrasjonskomiteen etter forslag fra Generalsekretæren.

Article 26

Financing the expenditure

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable at the latest by the 31 October of the year covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the preceding year.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the previous calendar year as well as the amount of the treasury advance in respect of the calendar year to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last calendar year shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, two years after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

Article 33

Competence

§ 4

a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 4;»

Artikkel 26

Finansiering av utgiftene

§ 5 Medlemsstatenes bidrag til Organisasjonens utgifter skal betales i form av et kontantforskudd som innbetales innen 31. oktober det år som dekkes av budsjettet. Kontantforskuddet fastsettes på grunnlag av de endelige bidragene for det foregående året.

§ 6 Når Generalsekretæren sender forvaltningsrapporten og kontoutskriftene til medlemsstatene, skal han/hun meddele det endelige bidragsbeløpet for det foregående kalenderåret samt kontantforskuddsbeløpet for det kommende kalenderåret.

§ 7 Etter 31. desember det året Generalsekretæren har oversendt sin meddelelse i samsvar med § 6, påløper fem prosent rente p.a. på de utestående beløpene for det siste kalenderåret. Har en medlemsstat ikke betalt sitt bidrag to år etter denne dato, suspenderes statens stemmerett inntil den har oppfylt sin betalingsplikt. Etter at en ytterligere frist på to år er utløpt, skal Generalforsamlingen vurdere om denne statens holdning bør anses som en stilltiende oppsigelse av overenskomsten, og eventuelt fastsette den dato oppsigelsen får virkning.

Artikkel 33

Myndighet

§ 4

a) artikkel 9 og artikkel 27 §§ 2–4,»

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

12TH GENERAL ASSEMBLY

Modification of Appendix D (CUV UR)

(Text as modified)

Text modification

1. After Article 1 of the Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV), Appendix D to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with the amendment adopted by the Revision Committee at its 25th session the new Article 1a is inserted and reads as follows:

“Article 1a

Areas governed

These Uniform Rules govern only the rights and obligations of the parties which arise from a contract concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules. Public law prescriptions applicable to the use of railway vehicles, in particular those prescriptions relating to the technical admission of vehicles, to maintenance and to operational safety, shall remain unaffected.”

2. Article 9 of the Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV), Appendix D to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with the amendment adopted by the Revision Committee at its 25th session reads as follows:

“Article 9

Liability for servants and other persons

- § 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.
- § 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the

DEN MELLOMSTATLIGE ORGANISASJON FOR INTERNASJONAL JERNBANETRAFIKK

12. GENERALFORSAMLING

Endringer av bilag D (CUV UR)

(Endret tekst)

Tekstendring

1. Etter artikkel 1 i De enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av vogner i internasjonal jernbanetraffikk (CUV), bilag D til Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), og med den endring som Revisjonskomiteen vedtok på sin 25. sesjon, skal ny artikkel 1a lyde:

«Artikkel 1a

Områder som reguleres av rettsreglene

Disse enhetlige rettsregler regulerer bare de rettigheter og plikter som tilkommer partene som følge av en avtale om bruk av jernbanevogner som transportmiddel til å utføre transport etter De enhetlige rettsregler CIV og etter De enhetlige rettsregler CIM. Bestemmelser i offentlig rett som får anvendelse på bruken av jernbanevogner, og særlig bestemmelser om teknisk godkjenning av vogner, om vedlikehold og om driftssikkerhet, berøres ikke.»

2. Artikkel 9 i De enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av vogner i internasjonal jernbanetraffikk (CUV), bilag D til Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), og med den endring som Revisjonskomiteen vedtok på sin 25. sesjon, skal lyde:

«Artikkel 9

Ansvar for ansatte og andre personer

- § 1 Avtalepartene er ansvarlige for sitt personale og for andre personer som de benytter til å gjennomføre avtalen, når dette personalet og disse andre personene handler i embeds medfør.
- § 2 Med mindre annet er avtalt mellom avtalepartene, betraktes forvaltere av den infrastruktur der jernbaneforetaket benytter vog-

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 The entity in charge of maintenance (ECM) as defined in Article 15 § 2 of the ATMF Uniform Rules shall be considered as a person whose services the keeper makes use of.

The contract defined in Article 1 shall contain the relevant provisions to ensure the exchange of information as defined in Article 15 § 3 of the ATMF Uniform Rules between the ECM and the railway undertaking.

§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.”

nen som transportmiddel, som personer hvis tjenester jernbaneforetaket gjør bruk av.

§ 3 Den enhet som er ansvarlig for vedlikehold (ECM), som definert i 15 § 2 i De enhetlige rettsregler ATMF, skal anses som en person hvis tjenester innehaveren gjør bruk av.

Den avtale som er definert i artikkel 1, skal inneholde relevante bestemmelser for å sikre utveksling av informasjon som definert i artikkel 15 § 3 i De enhetlige rettsregler ATMF mellom ECM og jernbaneforetaket.

§ 4 §§ 1, 2 og 3 får også anvendelse ved subrogasjon i samsvar med artikkel 8.»

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

12TH GENERAL ASSEMBLY

Modification of Appendix F (APTU UR)

(Text as modified)

Text modification

Article 3 of the 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 concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with amendments adopted by the Revision Committee at its 24th and 25th sessions, reads as follows:

“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 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

DEN MELLOMSTATLIGE ORGANISASJON FOR INTERNASJONAL JERNBANETRAFIKK

12. GENERALFORSAMLING

Endringer av bilag F (APTU UR)

(Endret tekst)

Tekstendring

Artikkel 3 i De enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal benyttes i internasjonal trafikk (APTU), bilag F til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), og med de endringer som Revisjonskomiteen vedtok på sin 24. og 25. sesjon, skal lyde:

«Artikkel 3

Formål

§ 1 Godkjenningen av tekniske standarder for jernbanemateriell og innføringen av UTP for jernbanemateriell har til formål å:

- a) legge forholdene til rette for fri trafikk av rullende materiell i internasjonal trafikk,
- b) bidra til å ivareta sikkerheten, påliteligheten og tilgjengeligheten i internasjonal trafikk,
- c) ta hensyn til miljøvern og folkehelse.

§ 2 Ved godkjenning av tekniske standarder eller innføring av UTP tas det kun hensyn til dem som er utarbeidet på internasjonalt nivå.

§ 3 I så stor utstrekning som mulig

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

- 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.”

- a) skal det sørges for interoperabilitet mellom tekniske systemer og komponenter som er nødvendige i internasjonal trafikk,
- b) skal tekniske standarder og UTP være prestasjonsrettede; de kan eventuelt også inneholde varianter.»

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

12TH GENERAL ASSEMBLY

Modification of Appendix G (ATMF UR)

(Text as modified)

Text modification

Articles 1 and 3 of the Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF), Appendix G to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with amendments adopted by the Revision Committee at its 24th and 25th sessions, read as follows:

“Article 1

Scope

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

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.
- § 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.”

DEN MELLOMSTATLIGE ORGANISASJON FOR INTERNASJONAL JERNBANETRAFFIKK

12. GENERALFORSAMLING

Endringer av bilag G (ATMF UR)

(Endret tekst)

Tekstendring

Artikkel 1 og 3 i De enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal benyttes i internasjonal trafikk (ATMF), bilag G til Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), og med de endringer som Revisjonskomiteen vedtok på sin 24. og 25. sesjon, skal lyde:

«Artikkel 1

Virkeområde

Disse enhetlige rettsregler fastsetter framgangsmåten som skal følges ved godkjenning av rullende materiell for internasjonal trafikk.

Artikkel 3

Godkjenning for internasjonal trafikk

- § 1 For å kunne gå i internasjonal trafikk skal ethvert rullende materiell være godkjent i samsvar med disse enhetlige rettsregler.
- § 2 Formålet med den tekniske godkjenningen er å undersøke om rullende materiell oppfyller
 - a) konstruksjonsbestemmelsene i UTP,
 - b) konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i RID,
 - c) de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7a.
- § 3 §§ 1 og 2 samt de etterfølgende artiklene får tilsvarende anvendelse på teknisk godkjenning av konstruksjonselementer.»

Vedlegg 2**Text as modified by the
13th General Assembly****Endringer vedtatt på
13. generalforsamling****Modification of the base Convention***Amendments to the provisions*

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

Article 2 is modified as follows:

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

Article 6 is modified as follows:

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

Overenskomstens hovedtekst*Endring av bestemmelsene*

I Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), gjøres følgende endringer:

Artikkel 2 endres som følger:

1. I § 1 bokstav a) skal underpunkt 3 lyde:
«3. avtale om bruk av jernbaneinfrastruktur i internasjonal jernbanetraffikk.»
2. I § 1, etter bokstav d), skal ny bokstav e) lyde:
«e) fastsette krav til sikker togdrift i internasjonal trafikk.»
3. I § 1 blir tidligere bokstav e) til bokstav f).
4. I § 1 blir tidligere bokstav f) til bokstav g) og skal lyde:
«g) utvikle enhetlige rettsordninger, regler og prosedyrer omhandlet i bokstav a)–f) som tar hensyn til den rettslige, økonomiske og tekniske utvikling.»

Artikkel 6 endres som følger:

1. I § 1 skal bokstav e) lyde:
«e) «Enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av jernbaneinfrastruktur i internasjonal jernbanetraffikk (CUI)», som utgjør bilag E til overenskomsten.»
2. I § 1 skal ny bokstav h) lyde:
«h) «Enhetlige rettsregler om sikker togdrift i internasjonal trafikk (EST)», som utgjør bilag H til overenskomsten.»
3. I § 1 blir tidligere bokstav h) til bokstav i).

Article 20 is modified as follows:

1. In § 1, amend letter e) to read as follows:
“e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”
2. Amend § 2 to read as follows:
“§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the EST Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”

Article 33 is modified as follows:

1. In § 4, amend letter g) to read as follows:
“g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules;”
2. In § 4, the following letter h) is inserted after letter g):
“h) the EST Uniform Rules except Articles 1 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules.”
3. Amend § 6 to read as follows:
“§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to adopt a new Annex or to modify the existing Annexes to the APTU, ATMF and EST Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.”

Artikkel 20 endres som følger:

1. I § 1 skal bokstav e) lyde:
«e) behandle alle andre saker som den er tillagt i henhold til De enhetlige rettsregler APTU, De enhetlige rettsregler ATMF og De enhetlige rettsregler EST.».
2. § 2 skal lyde:
«§ 2 Den tekniske ekspertkomiteen er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når halvparten av medlemsstatene som definert i artikkel 16 § 1 er representert. Når komiteen treffer beslutning om bestemmelser i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, har medlemsstater som har gjort innsigelse i samsvar med artikkel 35 § 4 angående de aktuelle bestemmelsene, eller som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 i De enhetlige rettsregler APTU, ikke stemmerett angående det aktuelle vedlegget. Når komiteen treffer beslutning om bestemmelser i vedleggene til De enhetlige rettsregler EST, har medlemsstater som har gjort innsigelse i samsvar med artikkel 35 § 4 angående de aktuelle bestemmelsene, eller som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 i De enhetlige rettsregler EST, ikke stemmerett angående det aktuelle vedlegget.».

Artikkel 33 endres som følger:

1. I § 4 skal bokstav g) lyde:
«g) De enhetlige rettsregler ATMF, med unntak av artikkel 1, 3 og 9 og vedleggene til disse enhetlige rettsreglene.».
2. I § 4, etter bokstav g), skal ny bokstav h) lyde:
«h) De enhetlige rettsregler EST, med unntak av artikkel 1 og 9 og vedleggene til disse enhetlige rettsreglene.».
3. § 6 skal lyde:
«§ 6 Den tekniske ekspertkomiteen treffer beslutning om forslag om vedtakelse av et nytt vedlegg eller om endring av de eksisterende vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, ATMF og EST. Når slike forslag forelegges Den tekniske ekspertkomiteen, kan en tredjedel av stater som er representert i komiteen, kreve at disse forslagene forelegges Generalforsamlingen til avgjørelse.».

Article 34 is modified as follows:

Amend §§ 3 to 6 to read as follows:

- «§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States thirty-six months after their notification by the Secretary General with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence. The General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6 for taking decisions about proposals aiming to modify the Convention, to defer the entry into force of modifications.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention itself decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve modifications of the Convention itself or its Appendices, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in § 2 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification or withdrawn its declaration within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.»

Article 35 is modified as follows:

- Amend § 4 to read as follows:
«§ 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended,

Artikkel 34 endres som følger:

§§ 3–6 skal lyde:

- «§ 3 Endringer i overenskomstens bilag som er vedtatt av Generalforsamlingen, trer i kraft for alle medlemsstater trettiseks måneder etter at de er meddelt av Generalsekretæren, unntatt for de stater som før ikrafttredelsen har avgitt erklæring om at de ikke godkjenner disse endringene, og de stater som har avgitt erklæring i henhold til artikkel 42 § 1 første punktum. Generalforsamlingen kan, med det flertall som er fastsatt i artikkel 14 § 6 for beslutningstaking om forslag om endring av overenskomsten, beslutte å utsette endringenes ikrafttredelse.
- § 4 Medlemsstatene skal sende meldinger om godkjenning av endringer av selve overenskomsten som er vedtatt av Generalsekretæren, samt erklæringer om at de ikke godkjenner endringer av selve overenskomsten eller dens bilag, til Generalsekretæren. Generalsekretæren skal underrette de øvrige medlemsstatene om dette.
- § 5 Fristen nevnt i § 2 løper fra den dag Generalsekretæren melder at vilkårene for endringenes ikrafttredelse er oppfylt.
- § 6 Generalforsamlingen kan på det tidspunkt en endring blir vedtatt, gjøre det klart at endringen er så omfattende at en medlemsstat som har avgitt en erklæring etter § 2 eller § 3, og som ikke har godkjent endringen eller trukket tilbake sin erklæring innen atten måneder etter at den har trådt i kraft, vil opphøre å være medlem av Organisasjonen ved fristens utløp.».

Artikkel 35 endres som følger:

- § 4 skal lyde:
«§ 4 Medlemsstatene kan gjøre innsigelse innen fire måneder regnet fra meldingsdatoen nevnt i § 3. Dersom en fjerdedel av medlemsstatene gjør innsigelse, trer endringen ikke i kraft. I medlemsstater som har gjort innsigelse mot en beslutning innen den fastsatte fristen, suspenderes anvendelsen av det aktuelle bilaget i sin helhet for trafikk med og mellom disse medlemsstatene, regnet fra det tidspunkt

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

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

2. Amend § 6 letter c) to read as follows:
[Note: the amendment in § 6, letter c) concerns the French provision only]
3. In § 6, the following letter d) is inserted after letter c):
“d) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules”

Modification of Appendix E (CUI)

Amendments to the provisions

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

The title is modified as follows:

Amend the title to read as follows:

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

Article 1 is modified as follows:

1. Amend § 1 to read as follows:
“§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (contract of use) in a Member State in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules.”

beslutningene får virkning. Blir det imidlertid gjort innsigelse mot godkjenning av en teknisk standard eller mot innføring av en enhetlig teknisk bestemmelse, suspenderes bare den standarden eller den bestemmelsen med hensyn til trafikk med og mellom medlemsstatene, regnet fra det tidspunkt beslutningene får virkning; det samme gjelder ved en delvis innsigelse. Ved en innsigelse mot vedtakelse eller endring av et vedlegg til De enhetlige rettsregler EST, suspenderes bare det vedlegget med hensyn til trafikk med og mellom medlemsstatene, regnet fra det tidspunkt beslutningene får virkning; det samme gjelder ved en delvis innsigelse.»

2. § 6 bokstav c) skal lyde:
[Merk: endringen i § 6 bokstav c) gjelder bare den franske bestemmelsen]
3. I § 6, etter bokstav c), skal ny bokstav d) lyde:
«d) som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 De enhetlige rettsregler EST.»

Bilag E (CUI)

Endring av bestemmelsene

I De enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetraffikk, bilag E til Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), gjøres følgende endringer:

Overskriften endres som følger:

Overskriften skal lyde:

«De enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av jernbaneinfrastruktur i internasjonal jernbanetraffikk».

Artikkel 1 endres som følger:

1. § 1 skal lyde:
«§ 1 Disse enhetlige rettsregler gjelder enhver avtale om bruk av jernbaneinfrastruktur (avtale om bruk) i internasjonal jernbanetraffikk i en medlemsstat for det formål å drive internasjonal transport som definert i De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM.»

2. The following § 2 is inserted after § 1:
“§ 2 These Uniform Rules shall apply irrespective of the place of business or the nationality of the contracting parties and even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.”
3. Former § 2 becomes § 3.

Article 3 is modified as follows:

1. The following letter aa) is inserted after letter a):
“aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;”
2. Amend letter b) to read as follows:
“b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located;”
3. Amend letter c) to read as follows:
“c) “carrier” means the natural or legal person which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;”
4. Amend letter g) to read as follows:
“g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,
 - the internal organisation of the undertaking as well as
 - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the railway infrastructure,
 meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that railway infrastructure.”

2. Etter § 1 skal ny § 2 lyde:
«§ 2 Disse enhetlige rettsregler gjelder uansett hvor avtalepartene måtte ha sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha, og også når jernbaneinfrastrukturen forvaltes eller benyttes av stater eller av statlige institusjoner eller organisasjoner.».
3. Tidligere § 2 blir til § 3.

Artikkel 3 endres som følger:

1. Etter bokstav a) skal ny bokstav aa) lyde:
«aa) «internasjonal jernbanetraffikk»: trafikk som krever bruk av et internasjonalt ruteleie eller flere etterfølgende nasjonale ruteleier som ligger i minst to stater og samordnes av infrastrukturforvalterne eller de organer som har ansvar for tildeling av de aktuelle ruteleiene,».
2. Bokstav b) skal lyde:
«b) «infrastrukturforvalter»: den som stiller en jernbaneinfrastruktur til disposisjon, og som har ansvar i samsvar med gjeldende rett i staten der jernbaneinfrastrukturen ligger,».
3. Bokstav c) skal lyde:
«c) «transportør»: den fysiske eller juridiske person som transporterer passasjerer og/eller gods på jernbane i internasjonal jernbanetraffikk, og som har lisens i samsvar med gjeldende rett om lisensiering og godkjenning av lisenser i staten der vedkommende driver sin virksomhet,».
4. Bokstav g) skal lyde:
«g) «sikkerhets sertifikat»: det dokument som i samsvar med gjeldende rett i staten der jernbaneinfrastrukturen ligger, for transportørens del bekrefter at:
 - foretakets interne organisering og
 - personalet som skal ansettes og kjøretøyene som skal benyttes på jernbaneinfrastrukturen,
 oppfyller sikkerhetskravene som stilles for å sikre at driften på jernbaneinfrastrukturen ikke innebærer noen fare.».

Article 5 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

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

Article 5bis is modified as follows:

Amend §§ 1 and 2 to read as follows:

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

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

Article 7 is modified as follows:

Amend § 2 to read as follows:

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

Article 8 is modified as follows:

1. Amend § 1 to read as follows:

“§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),

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

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

Artikkel 5 endres som følger:

§ 1 skal lyde:

«§ 1 Forholdet mellom infrastrukturforvalteren og transportøren eller enhver annen som har rett til å inngå en slik avtale i henhold til gjeldende rett i staten der jernbaneinfrastrukturen ligger, reguleres i en avtale om bruk.».

Artikkel 5a endres som følger:

§§ 1 og 2 skal lyde:

«§ 1 Bestemmelsene i artikkel 5 og i artikkel 6, 7 og 22 berører ikke de forpliktelser partene i avtalen om bruk må oppfylle etter gjeldende rett i staten der jernbaneinfrastrukturen ligger, herunder eventuelt Den europeiske unions rett.

§ 2 Bestemmelsene i artikkel 8 og 9 berører ikke de forpliktelser partene i avtalen om bruk må oppfylle i en EU-medlemsstat eller i en stat der Den europeiske unions regelverk får anvendelse som en følge av internasjonale avtaler med Den europeiske union.».

Artikkel 7 endres som følger:

§ 2 skal lyde:

«§ 2 Transportøren kan si opp avtalen om bruk omgående når infrastrukturforvalteren mister retten til å forvalte jernbaneinfrastrukturen.».

Artikkel 8 endres som følger:

1. § 1 skal lyde:

«§ 1 Infrastrukturforvalteren er ansvarlig

- a) for personskader (død, skade eller enhver annen skade på den fysiske eller mentale helsetilstanden),
- b) for materielle skader (ødeleggelse av eller skade på løsøre eller fast eiendom),

som transportøren eller dennes medhjelpere blir påført under bruken av jernbaneinfrastrukturen, og som har sin opprinnelse i jernbaneinfrastrukturen.

Infrastrukturforvalteren er også ansvarlig for økonomisk tap som følge av skadeserstatning som transportøren skal betale i henhold til De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM, når tapet har sin opprinnelse i jernbaneinfrastrukturen under bruk.».

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

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

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

Article 9 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

“§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),
caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the railway infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.”

Article 10 is modified as follows:

Amend § 3 to read as follows:

“§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.”

Modification of Appendix G (ATMF)

Amendments to the provisions

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

2. § 2 bokstav a) underpunkt 1 skal lyde:

«1. dersom hendelsen som forvoldte tapet eller skaden skyldtes omstendigheter som ikke kan knyttes til forvaltningen av jernbanestrukturen, som infrastrukturforvalteren, til tross for å ha utvist den aktsomhet som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge.».

Artikkel 9 endres som følger:

§ 1 skal lyde:

«§ 1 Transportøren er ansvarlig

- a) for personskader (død, skade eller enhver annen skade på den fysiske eller mentale helsetilstanden),
- b) for materielle skader (ødeleggelse av eller skade på løsøre eller fast eiendom),

som infrastrukturforvalteren eller dennes medhjelpere blir påført under bruk av jernbaneinfrastrukturen, av transportmidlene som benyttes, eller av personene eller godset som transporteres.».

Artikkel 10 endres som følger:

§ 3 skal lyde:

«§ 3 § 1 første punktum får tilsvarende anvendelse ved tap eller skade som nevnt i artikkel 9 dersom årsaker som kan tilskrives flere transportører som benytter samme jernbaneinfrastruktur, har bidratt til tapet eller skaden. Dersom det er umulig å fastslå i hvilken utstrekning de respektive årsakene har bidratt til tapet eller skaden, er transportørene ansvarlige med like store deler overfor infrastrukturforvalteren.».

Bilag G (ATMF)

Endring av bestemmelsene

I De enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk, bilag G til Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), gjøres følgende endringer:

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

Article 1 is modified as follows:

Article 1 is amended to read as follows:

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

Article 3 is modified as follows:

Amend §§ 1 to 3 to read as follows:

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

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

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

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply *mutatis mutandis* to the technical admission of elements of construction.”

Article 9 is modified as follows:

Amend § 1 to read as follows:

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

Modification of the base Convention – Appendix H (EST)

Amendments to the provisions

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

A new Appendix H is added as follows:

“Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic

(EST – Appendix H to the Convention)

Article 1

Scope

These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in interna-

Artikkel 1 endres som følger:

Artikkel 1 skal lyde:

«Disse enhetlige rettsregler fastsetter framgangsmåten for godkjenning av kjøretøyer til kjøring eller bruk i internasjonal trafikk.»

Artikkel 3 endres som følger:

§§ 1–3 skal lyde:

«§ 1 For å kunne kjøre i internasjonal trafikk skal ethvert kjøretøy være godkjent i samsvar med disse enhetlige rettsregler.

§ 2 Formålet med den tekniske godkjenningen er å undersøke om kjøretøyene oppfyller

- a) konstruksjonsbestemmelsene i UTP,
- b) konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i RID,
- c) de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7a.

§ 3 §§ 1 og 2 samt de etterfølgende artiklene får tilsvarende anvendelse på teknisk godkjenning av konstruksjonselementer.»

Artikkel 9 endres som følger:

§ 1 skal lyde:

«§ 1 De jernbaneforetak som bruker kjøretøyer som er godkjent for kjøring i internasjonal trafikk, plikter å overholde bestemmelsene om drift av kjøretøy i internasjonal trafikk, slik de framgår av UTP.»

Bilag H (EST)

Endring av bestemmelsene

I Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, med den ordlyd som er gjengitt i protokoll av 3. juni 1999 (Vilnius-protokollen), gjøres følgende endringer:

Et nytt bilag H skal lyde:

«De enhetlige rettsregler om sikker togdrift i internasjonal trafikk

(EST – Bilag H til overenskomsten)

Artikkel 1

Virkeområde

I disse enhetlige rettsregler fastsettes krav til sikker togdrift i internasjonal trafikk, herunder til sikkerhetssertifisering og tilsyn.

tional traffic, including safety certification and supervision.

Article 2

Definitions

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

- a) “area of operation” means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;
- b) “Safety Certification Authority” means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;
- c) “Certified railway undertaking” means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;
- d) “interoperability” means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;
- e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;
- f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;
- g) “Safety Certificate” means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;
- h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;
- i) “supervision” means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;
- j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for super-

Artikkel 2

Definisjoner

I disse enhetlige rettsregler, deres vedlegg og UTP menes, i tillegg til de termer som er definert i artikkel 2 i De enhetlige rettsregler ATMF og artikkel 2 i De enhetlig rettsregler APTU, med termen

- a) «driftsområde»: nett i to eller flere avtalestater der et jernbaneforetak har til hensikt å drive virksomhet,
- b) «sikkerhetssertifiserende myndighet»: nasjonal eller internasjonal enhet med ansvar for å utstede sikkerhetssertifikater til jernbaneforetak,
- c) «sertifisert jernbaneforetak»: jernbaneforetak som har et sikkerhetssertifikat utstedt av en sikkerhetssertifiserende myndighet,
- d) «samtrafikkevne»: evne til å drive sikker og kontinuerlig togtrafikk innenfor et jernbanesystem og til og fra andre jernbanesystemer, samtidig som disse togene oppviser de påkrevde nivåene for yteevne,
- e) «overvåking»: ordninger som jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltere innfører for å kontrollere at deres sikkerhetsstyringsystem brukes på riktig måte og er effektivt,
- f) «jernbanesystem»: nett i hver avtalestat som består av linjer, stasjoner, knutepunkter og terminaler beregnet på internasjonal jernbanetrafikk, og alle kjøretøyer som trolig vil kjøre på hele eller deler av nettet,
- g) «sikkerhetssertifikat»: et bevis på at det aktuelle jernbaneforetaket har innført sitt sikkerhetsstyringsystem, og at det kan ivareta driften på en sikker måte innenfor driftsområdet i staten der sertifikatet er gyldig,
- h) «sikkerhetsstyringsystem»: organisering, ordninger og prosedyrer som en infrastrukturforvalter eller et jernbaneforetak har innført for å kunne drive sin virksomhet på en sikker måte,
- i) «tilsyn»: ordninger som den nasjonale tilsynsmyndigheten iverksetter for å overvåke et jernbaneforetags sikkerhetsnivå etter at det har mottatt et sikkerhetssertifikat,
- j) «tilsynsmyndighet»: nasjonal eller internasjonal enhet med ansvar for å føre tilsyn med at

vising the correct application of the safety management system.

sikkerhetsstyringssystemet brukes på riktig måte.

Article 3

Operational and safety requirements

- § 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.
- § 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.
- § 3 Contracting States shall require all railway undertakings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic on their territory to have implemented a safety management system and to monitor its correct application.
- § 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.

Article 4

Safety Certification Authority

- § 1 Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.
- The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.
- § 2 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Safety Certification Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date.
- § 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of notification.

Artikkel 3

Krav til drift og sikkerhet

- § 1 Tog skal kjøres i internasjonal trafikk i samsvar med de krav til drift og sikkerhet som er fastsatt i disse enhetlige rettsregler.
- § 2 Med forbehold for det ansvar som hviler på enheter med ansvar for vedlikehold av jernbanekjøretøyer, og alle andre aktører som kan ha innflytelse på en sikker drift av jernbanesystemet, skal avtalestatene sikre at ansvaret for sikker togdrift i internasjonal trafikk, og risikohåndteringen knyttet til dette, på deres territorium ligger hos den eller de berørte infrastrukturforvaltere og jernbaneforetaket eller -foretakene som kjører toget.
- § 3 Avtalestatene skal kreve at alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere som deltar i driften av tog i internasjonal trafikk på deres territorium, har innført et sikkerhetsstyringssystem og overvåker at det brukes på riktig måte.
- § 4 Avtalestatene skal sikre at alle bindende drifts- og sikkerhetsregler offentliggjøres og stilles til rådighet for jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere.

Artikkel 4

Sikkerhetssertifiserende myndighet

- § 1 Hver avtalestat skal sikre at det opprettes en sikkerhetssertifiserende myndighet som med hensyn til organisering, rettslig form og beslutningstaking er uavhengig av ethvert jernbaneforetak og enhver infrastrukturforvalter.
- Den sikkerhetssertifiserende myndigheten og tilsynsmyndigheten som er nevnt i artikkel 6 § 1, kan være to separate enheter, eller inngå i en og samme organisasjon.
- § 2 Hver avtalestat skal gi Generalsekretæren melding om sin sikkerhetssertifiserende myndighet på minst ett av organisasjonens arbeidsspråk, og skal holde denne informasjonen oppdatert.
- § 3 Generalsekretæren skal offentliggjøre opplysningene som er nevnt i § 2 på organisasjonens nettsted, på de språk som er benyttet i meldingen.

*Article 5***Safety certification of railway undertakings**

- § 1 Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.
- § 2 Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued in accordance with the provisions set out in these Uniform Rules.
- § 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, Safety Certification Authorities shall accept the results of conformity assessments made by the Safety Certification Authority of the other Contracting State.

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

Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.

- § 4 In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to these Uniform Rules.
- § 5 Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.
- § 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.

*Artikkel 5***Sikkerhetssertifisering av jernbaneforetak**

- § 1 Avtalestatene skal bare gi jernbaneforetak med sikkerhetssertifikat som er gyldig på deres territorium, tillatelse til drift av tog i internasjonal trafikk.
- § 2 Sikkerhetssertifikater for drift av tog i internasjonal trafikk skal utstedes i samsvar med bestemmelsene i disse enhetlige rettsregler.
- § 3 Når sikkerhetssertifiserende myndighet utsteder sikkerhetssertifikater til jernbaneforetak som allerede har et sikkerhetssertifikat som er gyldig i en annen avtalestat, skal den godkjenne resultatene av samsvarsvurderinger som sikkerhetssertifiserende myndighet i den andre avtalestaten har gjort.

En slik godkjenning er bare obligatorisk i den grad samsvarsvurderingene er utført på grunnlag av bestemmelser som tilsvarende bestemmelsene i vedleggene til disse enhetlige rettsregler, eller i enhetlige tekniske bestemmelser.

Sikkerhetssertifiserende myndigheter skal samarbeide om dette.

- § 4 I tillegg til § 3 kan avtalestatene inngå avtaler om gjensidig anerkjennelse av sikkerhetssertifikater, eller deler av dem, utstedt av sikkerhetssertifiserende myndighet i andre stater, forutsatt av vurderingskriteriene som ligger til grunn for utstedelsen av sikkerhetssertifikatet, sikrer samsvar med gjeldende kriterier i disse statene. Slike avtaler skal meldes inn til Generalsekretæren. Generalsekretæren skal offentliggjøre denne informasjonen. Villkårene for gjensidig anerkjennelse av sikkerhetssertifikater, eller deler av dem, kan også fastlegges i et vedlegg til disse enhetlige rettsregler.
- § 5 Avtalestatene skal sikre at deres sikkerhetssertifiserende myndighet fører et offentlig register over jernbaneforetak med sikkerhetssertifikat som er gyldig på deres territorium for drift av tog i internasjonal trafikk, med angivelse av deres driftsområde og hvert enkelt sertifikats gyldighet, og de skal holde dette registeret oppdatert.
- § 6 Den tekniske ekspertkomiteen skal ha myndighet til å vedta spesifikasjonene og de praktiske ordningene for en felles database for offentliggjøring av den informasjon som er angitt i § 5.

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

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

Article 6

Supervision

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

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

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

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

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

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

Article 7

Safety management and the operation of trains

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

§ 2 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.

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

§ 7 Den tekniske ekspertkomiteen skal ha myndighet til å vedta anbefalinger om innføring av en ordning med samarbeid og likemanns-evaluering mellom sikkerhetssertifiserende myndigheter, til støtte for gjensidig anerkjennelse som beskrevet i § 4.

Artikkel 6

Tilsyn

§ 1 Hver avtalestat skal sikre at det opprettes en tilsynsmyndighet som med hensyn til organisering, rettslig form og beslutningstaking er uavhengig av ethvert jernbaneforetak og enhver infrastrukturforvalter.

Tilsynsmyndigheten og den sikkerhets-sertifiserende myndigheten som er nevnt i artikkel 4 § 1, kan være to separate enheter, eller inngå i en og samme organisasjon.

§ 2 Tilsynsmyndigheten skal føre tilsyn med at jernbaneforetakenes sikkerhetsstyrings-system brukes på riktig måte, i samsvar med disse enhetlige rettsregler.

§ 3 Hver avtalestat skal gi Generalsekretæren melding om sin tilsynsmyndighet på minst ett av organisasjonens arbeidsspråk, og skal holde denne informasjonen oppdatert.

§ 4 Generalsekretæren skal offentliggjøre opplysningene som er nevnt i § 3 på organisasjonens nettsted, på de språk som er benyttet i meldingen.

§ 5 Den tekniske ekspertkomiteen skal ha myndighet til å vedta anbefalinger om innføring av en ordning med samarbeid og likemanns-evaluering mellom tilsynsmyndigheter, til støtte for gjensidig anerkjennelse som beskrevet i § 5.

Artikkel 7

Sikkerhetsstyring og togdrift

§ 1 Jernbaneforetak skal bare kjøre tog i internasjonal trafikk innenfor driftsområdet som er oppført i deres sikkerhets sertifikater.

§ 2 Infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak som deltar i driften av tog i internasjonal trafikk, skal føre kontroll med alle sikkerhetsrisikoer som er knyttet til deres virksomhet.

§ 3 Infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak som deltar i driften av tog i internasjonal trafikk, skal samarbeide om å sikre at tog i internasjonal trafikk som de har ansvar for, kjører på en sikker måte.

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

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

Article 8

Annexes and recommendations

- § 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.
- § 2 An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:
- any Contracting State;
 - any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;
 - any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
- § 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:
- A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;
 - A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;
 - The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;

§ 4 Infrastrukturforvaltere og jernbaneforetak som deltar i driften av tog i internasjonal trafikk, skal innføre sitt sikkerhetsstyrings-system og overvåke at det brukes på riktig måte, i samsvar med disse enhetlige rettsregler.

Artikkel 8

Vedlegg og anbefalinger

- § 1 Den tekniske ekspertkomiteen skal treffe beslutning om vedtakelse eller endring av et vedlegg etter framgangsmåten som er fastlagt i artikkel 16 og 20 og artikkel 33 § 6 i overenskomsten. Dens beslutninger skal tre i kraft i samsvar med artikkel 35 §§ 3 og 4 i overenskomsten.
- § 2 En anmodning om vedtakelse eller endring av et vedlegg kan fremmes av:
- enhver avtalestat,
 - enhver regional organisasjon som definert i artikkel 2 x) i De enhetlige rettsregler ATMF,
 - enhver representativ internasjonal sammenslutning der det av sikkerhetsmessige og økonomiske årsaker er helt nødvendig for medlemmene at vedlegget foreligger når de skal drive sin virksomhet.
- § 3 Med sikte på en harmonisert gjennomføring av kravene i disse enhetlige rettsregler skal vedleggene til disse enhetlige rettsregler inneholde:
- en felles sikkerhetsmetode knyttet til kravene til sikkerhetsstyringssystemet, som skal følges av sikkerhetssertifiserende myndigheter når de utsteder sikkerhetssertifikater, og av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere når de utvikler, gjennomfører, opprettholder og forbedrer sine sikkerhetsstyringssystemer,
 - en felles sikkerhetsmetode for overvåking, som skal følges av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og vedlikeholdsansvarlige enheter,
 - nødvendige lenker til den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og risikovurdering som skal følges av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og vedlikeholdsansvarlige enheter når de foretar endringer av jernbanesystemet av teknisk, driftsmessig eller organisatorisk art,

Endringer i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-lova) og samtykke til godkjenning av endringer av 30. september 2015 og 26. september 2018 i Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk

d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.

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

§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.

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

Article 9

Declarations

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

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of states which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 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.”

d) en felles sikkerhetsmetode for tilsyn, som skal følges av tilsynsmyndigheter.

Den tekniske ekspertkomiteen skal vurdere om det skal inntas harmoniserte framgangsmåter for utstedelse av sikkerhetsattest.

§ 4 Den tekniske ekspertkomiteen, med bistand fra ad-hoc arbeidsgrupper og Generalsekretæren, har ansvar for å utarbeide vedlegg på grunnlag av anmodninger fremmet i samsvar med § 2.

§ 5 Den tekniske ekspertkomiteen kan anbefale metoder og praksis med hensyn til sikker togdrift i internasjonal trafikk.

Artikkel 9

Erklæringer

§ 1 Enhver avtalestat kan, innen fire måneder fra Generalsekretærens melding om den tekniske ekspertkomiteens beslutning, avgi en grunnlagt erklæring som underretter ham om at den ikke vil anvende vedlegget til disse enhetlige rettsregler med hensyn til hele eller deler av den jernbaneinfrastruktur som ligger på dens territorium, og trafikken på denne infrastrukturen.

§ 2 En avtalestat som har avgitt en erklæring i samsvar med § 1, skal ikke medregnes når det avgjøres hvor mange stater som må gjøre innsigelse i samsvar med artikkel 35 § 4 i overenskomsten for at en beslutning truffet av den tekniske ekspertkomiteen ikke skal tre i kraft.

§ 3 En stat som har avgitt en erklæring i samsvar med § 1, kan på ethvert tidspunkt trekke den tilbake ved melding til Generalsekretæren. Tilbaketrekningen får virkning den første dagen i den andre måneden som følger etter meldingen.»