

2020. évi törvény

a Bernben, 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv szerinti szövegének 2009. évi és 2018. évi módosításai kihirdetéséről, valamint a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény módosításáról*

(A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) 2009. évi, a Bernben, 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv szerinti szövege és annak B Függeléke módosítására vonatkozó határozata Magyarország vonatkozásában 2010. december 1-jén nemzetközi jogilag hatályba lépett.)

1. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) 2009. évi, a Bernben, 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv szerinti szövege (a továbbiakban: Egyezmény) és annak B Függeléke módosítására vonatkozó határozatát e törvénnyel kihirdeti.

2. §

- (1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) 2009. évi, az Egyezmény és annak B Függeléke módosítására vonatkozó határozata hivatalos magyar nyelvű fordítását az *1. melléklet* tartalmazza.
- (2) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) 2009. évi, az Egyezmény és annak B Függeléke módosítására vonatkozó határozata hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.

3. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) 2018. évi Közgyűlésének Jegyzőkönyve (a továbbiakban: Jegyzőkönyv) 1. mellékletében foglalt, az Egyezmény módosítására vonatkozó határozata kötelező hatályának elismerésére.

4. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 1. mellékletében foglalt, az Egyezmény módosítására vonatkozó határozatát e törvénnyel kihirdeti.

5. §

- (1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 1. mellékletében foglalt, az Egyezmény módosítására vonatkozó határozata hivatalos magyar nyelvű fordítását a *3. melléklet* tartalmazza.

* A törvényt az Országgyűlés a 2020. június 16-i ülésnapján fogadta el.

(2) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 1. mellékletében foglalt, az Egyezmény módosítására vonatkozó határozata hiteles angol nyelvű szövegét a 4. *melléklet* tartalmazza.

6. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 2. mellékletében foglalt, az Egyezmény H Függelékének létrehozására vonatkozó határozata kötelező hatályának elismerésére.

7. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 2. mellékletében foglalt, az Egyezmény H Függelékének létrehozására vonatkozó határozatát e törvénnyel kihirdeti.

8. §

(1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 2. mellékletében foglalt, az Egyezmény H Függelékének létrehozására vonatkozó határozata hivatalos magyar nyelvű fordítását az 5. *melléklet* tartalmazza.

(2) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 2. mellékletében foglalt, az Egyezmény H Függelékének létrehozására vonatkozó határozata hiteles angol nyelvű szövegét a 6. *melléklet* tartalmazza.

9. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 3. mellékletében foglalt, az Egyezmény E Függelékének módosítására vonatkozó határozata kötelező hatályának elismerésére.

10. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 3. mellékletében foglalt, az Egyezmény E Függelékének módosítására vonatkozó határozatát e törvénnyel kihirdeti.

11. §

(1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 3. mellékletében foglalt, az Egyezmény E Függelékének módosítására vonatkozó határozata hivatalos magyar nyelvű fordítását a 7. *melléklet* tartalmazza.

(2) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 3. mellékletében foglalt, az Egyezmény E Függelékének módosítására vonatkozó határozata hiteles angol nyelvű szövegét a 8. *melléklet* tartalmazza.

12. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 4. mellékletében foglalt, az Egyezmény G Függelékének módosítására vonatkozó határozata kötelező hatályának elismerésére.

13. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 4. mellékletében foglalt, az Egyezmény G Függelékének módosítására vonatkozó határozatát e törvénnyel kihirdeti.

14. §

(1) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 4. mellékletében foglalt, az Egyezmény G Függelékének módosítására vonatkozó határozata hivatalos magyar nyelvű fordítását a *9. melléklet* tartalmazza.

(2) A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezetnek (OTIF) a Jegyzőkönyv 4. mellékletében foglalt, az Egyezmény G Függelékének módosítására vonatkozó határozata hiteles angol nyelvű szövegét a *10. melléklet* tartalmazza.

15. §

(1) Ez a törvény – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 4. § és az 5. §, valamint a 3. és a 4. melléklet az Egyezmény 34. cikk 2. §-a szerint meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A 7. §, a 8. §, a 10. §, a 11. §, a 13. § és a 14. §, valamint az 5-10. melléklet az Egyezmény 34. cikk 3. §-a szerint meghatározott időpontban lép hatályba.

(4) A Jegyzőkönyv 1-4. melléklete, valamint a 4. §, az 5. §, a 7. §, a 8. §, a 10. §, a 11. §, a 13. §, a 14. § és a 3-10. melléklet hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – azok ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

16. §

(1) Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

(2) Az Egyezmény és Függelékei módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt hiteles angol nyelvű szövegének és annak hivatalos magyar nyelvű fordításának közzétételéről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

17. §

A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény 2. §-ában A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM – az Egyezmény B Függeléke) 46. cikk 1. § a) pontjában az „a felperes” szövegrész helyébe az „az alperes” szöveg lép.

Áder János
köztársasági elnök


Kövér László
az Országgyűlés elnöke

„Szövegmódosítások

**II. Cím
Közös rendelkezések**

**9. cikk
Elszámolási egység**

1. A 4. §-t el kell hagyni.
2. Az 5. és 6. § lesz a 4. és 5. §.
3. A 4. § (korábbi 5. §) helyébe a következő rendelkezés lép:

4. §

Minden esetben, amikor a számítási módszerekben vagy a nemzeti pénznemben az elszámolási egységhez viszonyítva változás áll be, a tagállamok közlik a Főtitkárral a 3. § szerinti számítási módszerüket. A Főtitkár a fenti közléseket a többi tagállam tudomására hozza.

**IV. Cím
Pénzügyi elszámolás**

**27. cikk
A számlák ellenőrzése**

1. A 3., 5., 6., 8. és 10. §-t el kell hagyni.
2. A 4. § lesz a 3. §.
3. A 7. § lesz a 4. §.
4. A 9. § lesz az 5. §.

Az egyezmény B függeléke (CIM)

**3. cikk
Meghatározások**

a) „fuvarozó”: az a szerződő fuvarozó, akivel a feladó a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó fuvarozási szerződést megkötötte, vagy az azt követő részfuvarozó, aki ugyanennek a szerződésnek az alapján felelős;

**6. cikk
Fuvarozási szerződés**

7. § Ha egy fuvarozás az Európai Közösség vámterületén, vagy olyan területen történik, amelyre a közös tranzitjárást alkalmazzák, minden küldeményhez olyan fuvarlevelet kell mellékelni, amely megfelel a 7. cikk követelményeinek.”

„Text modifications

**Title II
Common Provisions**

**Article 9
Unit of account**

1. § 4 shall be deleted.
2. §§ 5 and 6 shall become §§ 4 and 5.
3. § 4 (former § 5) shall read as follows:

§ 4

Each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3. The latter shall inform the Member States of these notifications.

**Title IV
Finances**

**Article 27
Auditing of accounts**

1. §§ 3, 5, 6, 8 and 10 shall be deleted.
2. § 4 shall become § 3.
3. § 7 shall become § 4.
4. § 9 shall become § 5.

Appendix B (CIM) of the Convention

Editorial adaptation of the English text:

**Article 3
Definitions**

a) “carrier” means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent successive carrier who is liable on the basis of this contract;

**Article 6
Contract of carriage**

§ 7 In the case of carriage which takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.”

„A rendelkezések módosításai

Az 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv (Vilnusi Jegyzőkönyv) szerinti szövege a következőképpen módosul:

A 2. cikk a következőképpen módosul:

1. Az 1. § a) pont 3. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„3. szerződés a vasúti infrastruktúra használatára a nemzetközi vasúti fuvarozásban;”

2. Az 1. §-ban az alábbi e) pont kerül beillesztésre a d) pontot követően:

„e) nemzetközi fuvarozásban használt vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó követelmények meghatározása;”

3. Az 1. §-ban a korábbi e) pontból f) pont lesz.

4. Az 1. §-ban a korábbi f) pontból g) pont lesz, amelynek a helyébe a következő rendelkezés lép:

„g) az a)–f) pontban említett egységes jogrendszer, szabályok és eljárások továbbfejlesztése, figyelemmel a jogi, gazdasági és műszaki fejlődésre.”

A 6. cikk a következőképpen módosul:

1. Az 1. §-ban az e) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„e) az „Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt vasúti infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre (CUI)”, amely az Egyezmény E Függeléke,”

2. Az 1. §-ban új h) pont kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

„h) az „Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vonatok biztonságos üzemeltetésére (EST)”, amely az Egyezmény H Függeléke;”

3. Az 1. §-ban a korábbi h) pontból i) pont lesz.

A 20. cikk a következőképpen módosul:

1. Az 1. §-ban az e) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„e) foglalkozik minden olyan egyéb üggyel, amellyel az APTU Egységes Szabályok, az ATMF Egységes Szabályok vagy az EST Egységes Szabályok alapján megbízzák.”

2. A 2. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. § A Műszaki Szakértői Bizottság határozatképes (13. cikk 3. §), ha – a 16. cikk 1. §-át figyelembe véve – a tagállamok fele jelen van. Ha az APTU Egységes Szabályok Mellékletének rendelkezéseire vonatkozó javaslatról döntenek, az adott Mellékletre vonatkozóan nem rendelkeznek szavazati joggal azok a tagállamok, amelyek arra a 35. cikk 4. §-a értelmében kifogást emeltek, vagy az érintett rendelkezésekre vonatkozóan az APTU Egységes Szabályok 9. cikkének 1. §-a értelmében nyilatkozatot tettek. Ha az EST Egységes Szabályok Mellékletének rendelkezéseire vonatkozó javaslatról dönt a Bizottság, az adott Mellékletre vonatkozóan nem rendelkeznek szavazati joggal azok a tagállamok, amelyek arra a 35. cikk 4. §-a értelmében kifogást emeltek, vagy az érintett rendelkezésekre vonatkozóan az EST Egységes Szabályok 9. cikkének 1. §-a értelmében nyilatkozatot tettek.”

A 33. cikk a következőképpen módosul:

1. A 4. §-ban a g) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„g) Az ATMF Egységes Szabályok, kivéve az 1., 3. és 9. cikkeket, valamint ezen Egységes Szabályok Mellékleteit;”

2. A 4. §-ban az alábbi h) pont kerül beillesztésre a g) pontot követően:

„h) Az EST Egységes Szabályok, kivéve az 1. és 9. cikkeket, valamint ezen Egységes Szabályok Mellékleteit.”

3. A 6. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„6. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt új Melléklet elfogadására vagy az APTU, az ATMF és az EST Egységes Szabályzatok Mellékleteinek módosítására irányuló javaslatokról. Ha a módosító javaslatokat a Műszaki Szakértői Bizottság elé terjesztik, a Bizottságban képviselt tagállamok egyharmada követelheti, hogy ezeket a javaslatokat döntésre a Közgyűlés elé terjesszék.”

A 34. cikk a következőképpen módosul:

A 3-6. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„3. § Az Egyezmény Függelékeinek a módosításai, amelyekről a Közgyűlés határozott, minden tagállam vonatkozásában harminchat hónappal azután lépnek hatályba, hogy a Főtitkár erről értesítette őket, kivéve azokat a tagállamokat, amelyek a hatálybalépés előtt nyilatkoztak arról, hogy az adott módosításokat nem fogadják el, továbbá azokat, amelyek a 42. cikk 1. §-ának az első mondata értelmében nyilatkozatot tettek. A Közgyűlés, a 14. cikk 6. §-ában az Egyezmény módosítására tett javaslatokat érintő döntések meghozatalára meghatározott többséggel, a módosítások hatálybalépését elhalaszthatja.

4. § A tagállamok a Főtitkárhoz juttatják el a Közgyűlés által az Egyezmény módosítására vonatkozóan hozott határozatok elfogadására vonatkozó közléseiket, illetve arról szóló nyilatkozataikat, hogy magának az Egyezménynek vagy a Függelékeinek e módosításait nem hagyják jóvá. A Főtitkár értesíti erről a többi tagállamot.

5. § A 2. §-ban megadott határidő attól a naptól számítandó, amikor a Főtitkár jelzi, hogy a módosítások hatálybalépésének feltételei teljesültek.

6. § A Közgyűlés előírhatja egy módosítás elfogadásakor, hogy az adott módosítás olyan, hogy minden tagállam, amely a 2. § vagy a 3. § szerinti nyilatkozatot tesz és amely nem hagyja jóvá a módosítást, vagy a nyilatkozatát annak hatálybalépésétől számított tizennyolc hónapon belül visszavonja, e határidő lejárta után megszűnik a Szervezet tagja lenni.”

A 35. cikk a következőképpen módosul:

1. A 4. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„4. § A tagállamok kifogást tehetnek a 3. §-ban hivatkozott értesítési dátumtól számított négy hónapos határidőn belül. Ha a tagállamok egynegyede kifogást emel, a módosítás nem lép hatályba. Azokban a tagállamokban, amelyek a rendelkezésre álló határidőn belül kifogást emeltek egy határozat ellen, az adott Függelék alkalmazását teljes egészében felfüggesztik az érintett tagállamokkal való és az azok közötti forgalomban, attól kezdve, hogy a határozat hatályba lép. Ugyanakkor, ha a kifogás egy műszaki szabvány érvényesítése vagy egy egységes műszaki előírás elfogadása ellen irányul, csak ezt a szabványt vagy előírást függesztik fel az érintett tagállamokkal való és az azok közötti forgalomban, attól kezdve, hogy a határozat hatályba lép; ugyanez alkalmazandó részleges kifogás esetén is. Ha a kifogás az EST Egységes Szabályok valamely Mellékletének elfogadása vagy módosítása ellen irányul, csak ezt a Mellékletet függesztik fel az érintett tagállamokkal való és az azok közötti forgalomban, attól kezdve, hogy a határozat hatályba lép; ugyanez alkalmazandó részleges kifogás esetén is.”

2. A 6. § c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Megjegyzés: a 6. § c) pontjának módosítása kizárólag a francia nyelvű rendelkezést érinti]

3. A 6. §-ban az alábbi d) pont kerül beillesztésre a c) pontot követően:

„d) az EST Egységes Szabályok 9. cikkének 1. §-a szerint nyilatkozatot tettek.””

„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).

Article 20 is modified as follows:

1. In § 1, amend letter e) to read as follows:
“e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”
2. Amend § 2 to read as follows:
“§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an

objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the EST Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”

Article 33 is modified as follows:

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

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

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

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

3. Amend § 6 to read as follows:

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

Article 34 is modified as follows:

Amend §§ 3 to 6 to read as follows:

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

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

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

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

Article 35 is modified as follows:

1. Amend § 4 to read as follows:

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

„A rendelkezések módosításai

Az 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv (Vilnusi Jegyzőkönyv) szerinti szövege a következőképpen módosul:

Egy új H Függelék kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

**„Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vonatok biztonságos üzemeltetésére
(EST - az Egyezmény H Függeléke)**

1. cikk

Hatály

A jelen Egységes Szabályok határozzák meg a nemzetközi forgalomban a vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó követelményeket, ideértve a biztonsági tanúsítást és a felügyeletet.

2. cikk

Meghatározások

A jelen Egységes Szabályok, annak Mellékletei és az egységes műszaki előírások értelmezésében, az ATMF Egységes Szabályok 2. cikkében és az APTU Egységes Szabályok 2. cikkében meghatározott kifejezéseken túlmenően:

- a) az „üzemeltetési terület” két vagy több tagállamban található olyan hálózatokat jelent, amelyeken a vasúti társaság üzemelni szándékozik;
- b) a „Biztonsági Tanúsító Hatóság” azt a nemzeti vagy nemzetközi szervezetet jelenti, amely a vasúti társaságok részére kiállítja a Biztonsági Tanúsítványokat;
- c) a „Tanúsított vasúti társaság” olyan vasúti társaságot jelent, amely rendelkezik valamely Biztonsági Tanúsító Hatóság által kiállított Biztonsági Tanúsítvánnyal;
- d) az „átjárhatóság” a vonatok biztonságos és akadálymentes mozgásának lehetőségét jelenti egy vasúti rendszeren belül, továbbá más rendszerekből és más rendszerekbe, miközben az adott vonatok az előírt teljesítményszintet elérik;
- e) az „ellenőrzés” olyan intézkedéseket jelent, amelyeket a vasúti társaságok vagy az infrastruktúra-üzemeltetők hoztak annak ellenőrzésére, hogy a biztonságirányítási rendszerük helyesen és hatékonyan működik-e;
- f) a „vasúti rendszer” az egyes tagállamokban a vonalakból, állomásokból, csomópontokból és végállomásokból álló, nemzetközi vasúti forgalomra kijelölt hálózatot jelenti, és minden járművet, amely valószínűsíthetően közlekedni fog a hálózat egy részén vagy egészén;

g) a „Biztonsági Tanúsítvány” annak igazolását jelenti, hogy az érintett vasúti társaság rendelkezik biztonságirányítási rendszerrel, és hogy biztonságosan tud üzemelni a tanúsítvány érvényességi helye szerinti tagállamban található üzemeltetési területen;

h) a „biztonságirányítási rendszer” az üzemeltetés biztonságának irányítása érdekében egy infrastruktúra-üzemeltető vagy egy vasúti társaság által kialakított szervezetet, bevezetett intézkedéseket és eljárásokat jelenti;

i) a „felügyelet” a Felügyelő Hatóság azon intézkedéseit jelenti, amelyekkel felügyeli egy vasúti társaság biztonságos teljesítését azt követően, hogy megkapta a Biztonsági Tanúsítványt;

j) a „Felügyelő Hatóság” azt a nemzeti vagy nemzetközi szervezetet jelenti, amely a biztonságirányítási rendszer helyes alkalmazásának felügyeletéért felel.

3. cikk

Üzemeltetési és biztonsági követelmények

1. § A vonatokat a nemzetközi forgalomban a jelen Egységes Szabályokban meghatározott üzemeltetési és biztonsági követelményeknek megfelelően kell üzemeltetni.

2. § A vasúti járművek karbantartásáért felelős szervezet és a vasúti rendszer biztonságos üzemeltetését esetlegesen befolyásoló egyéb szereplők felelősségét érintetlenül hagyva, a tagállamok biztosítják, hogy a területükön a nemzetközi forgalomban a vonatok biztonságos üzemeltetéséért és az ezzel kapcsolatos kockázatok ellenőrzéséért az érintett infrastruktúra-üzemeltető(k) és a vonatokat üzemeltető vasúti társaság(ok) feleljen(ek).

3. § A tagállamok a vonatok nemzetközi forgalomban történő üzemeltetésében részt vevő, a területükön üzemelő minden vasúti társaság és infrastruktúra-üzemeltető részére előírják, hogy biztonságirányítási rendszert vezessenek be, és kövessék nyomon annak helyes alkalmazását.

4. § A tagállamok gondoskodnak róla, hogy minden kötelező erejű üzemeltetési és biztonsági szabály kiadásra kerüljön, és a vasúti társaságok és az infrastruktúra-üzemeltetők számára elérhető legyen.

4. cikk

Biztonsági Tanúsító Hatóság

1. § A tagállamok mindegyike felállít egy Biztonsági Tanúsító Hatóságot, amely szervezetében, jogi felépítésében és döntéshozatalában független minden vasúti társaságtól és infrastruktúra-üzemeltetőtől.

A Biztonsági Tanúsító Hatóság és a 6. cikk 1. §-ában hivatkozott Felügyelő Hatóság lehet két különböző szervezet, de összeolvashatóak egyetlen szervezetbe is.

2. § A tagállamok a Főtitkárt a Szervezet munkanyelveinek legalább egyikén írt értesítésben tájékoztatják a Biztonsági Tanúsító Hatóságokról, és biztosítják, hogy az arra vonatkozó információk naprakészek legyenek.

3. § A Főtitkár a 2. §-ban hivatkozott információkat az értesítés szerinti nyelveken közzéteszi a Szervezet honlapján.

5. cikk

Vasúti társaságok biztonsági tanúsítása

1. § A tagállamok csak olyan vasúti társaságoknak engedélyezik vonatok nemzetközi forgalomban történő üzemeltetését, amelyeknek a Biztonsági Tanúsítványa érvényes a területükön.

2. § A nemzetközi forgalomban használt vonatok üzemeltetésére vonatkozó Biztonsági Tanúsítványok kiadása a jelen Egységes Szabályokban meghatározott rendelkezéseknek megfelelően zajlik.

3. § Amikor a Biztonsági Tanúsító Hatóság a Biztonsági Tanúsítványt olyan vasúti társaság részére bocsátja ki, amely egy másik tagállamban már rendelkezik Biztonsági Tanúsítvánnyal, a Biztonsági Tanúsító Hatóság elfogadja a másik tagállam Biztonsági Tanúsító Hatósága által elvégzett megfelelőségértékelések eredményeit.

Az elfogadás csak akkor kötelező, ha a megfelelőségértékeléseket a jelen Egységes Szabályok mellékleteiben vagy az egységes műszaki előírásokban meghatározott rendelkezések alapján végezték el.

Ennek érdekében a Biztonsági Tanúsító Hatóságok együttműködnek egymással.

4. § A 3. §-ban foglaltakon túl a tagállamok megállapodásokat kötnek, amelyek rendelkeznek a másik tagállam Biztonsági Tanúsító Hatósága által kiállított Biztonsági Tanúsítványok vagy azok egy részének kölcsönös elismeréséről, amennyiben a Biztonsági Tanúsítvány kiállításának alapjául szolgáló értékelés feltételei biztosítják az adott államokban érvényes feltételek teljesítését. A tagállamok az ilyen megállapodásokról tájékoztatják a Főtitkárt. A Főtitkár ezt az információt közzéteszi. A Biztonsági Tanúsítványok vagy azok egy részének kölcsönös elismerésére vonatkozó feltételeket a jelen Egységes Szabályok valamely melléklete is tartalmazhatja.

5. § A tagállamok gondoskodnak arról, hogy Biztonsági Tanúsító Hatóságuk nyilvánosan elérhető jegyzéket vezessen azon vasúti társaságokról, amelyeknek a Biztonsági Tanúsítványa a nemzetközi forgalomban használt vonatokra vonatkozóan a területükön érvényes, azok üzemeltetési területének megjelölésével és a tanúsítványok lejáratának feltüntetésével együtt, továbbá biztosítják, hogy ez a lista mindenkor naprakész legyen.

6. § A Műszaki Szakértői Bizottság meghatározhatja az 5. §-ban meghatározott információk közzétételéhez szükséges közös adatbázist érintő előírásokat és gyakorlati intézkedéseket.

7. § A 4. §-ban meghatározott kölcsönös elismerés támogatása érdekében a Műszaki Szakértői Bizottság ajánlásokat fogadhat el a Biztonsági Tanúsító Hatóságok együttműködési és szakértői értékelési rendszerének megvalósítására.

6. cikk **Felügyelet**

1. § A tagállamok mindegyike felállít egy Felügyelő Hatóságot, amely szervezetében, jogi felépítésében és döntéshozatalában független minden vasúti társaságtól és infrastruktúra-üzemeltetőtől.

A Felügyelő Hatóság és a 4. cikk (1) bekezdésében hivatkozott Biztonsági Tanúsító Hatóság lehet két különböző szervezet, de összeolvaszthatóak egyetlen szervezetbe is.

2. § A Felügyelő Hatóság jelen Egységes Szabályoknak megfelelően felügyeli, hogy a vasúti társaságok helyesen alkalmazzák-e a biztonságirányítási rendszert.

3. § A tagállamok a Főtitkárt a Szervezet munkanyelveinek egyikén írt értesítésben tájékoztatják a Felügyelő Hatóságukról, és biztosítják, hogy az arra vonatkozó információk naprakészek legyenek.

4. § A Főtitkár a 3. §-ban hivatkozott információkat az értesítés szerinti nyelveken közzéteszi a Szervezet honlapján.

5. § Az 5. cikk 4. §-ában meghatározott kölcsönös elismerés támogatása érdekében a Műszaki Szakértői Bizottság jogosult ajánlásokat elfogadni a Felügyelő Hatóságok együttműködési és szakértői értékelési rendszerének megvalósítására.

7. cikk **Biztonságirányítás és a vonatok üzemeltetése**

1. § A vasúti társaságok nemzetközi forgalomban vonatokat kizárólag a Biztonsági Tanúsítványukban meghatározott üzemeltetési területen belül üzemeltetnek.

2. § A vonatok nemzetközi forgalomban történő üzemeltetésében részt vevő infrastruktúra-üzemeltetők és vasúti társaságok ellenőrzik a tevékenységükkel kapcsolatos valamennyi biztonsági kockázatot.

3. § A vonatok nemzetközi forgalomban történő üzemeltetésében részt vevő infrastruktúra-üzemeltetők és vasúti társaságok együttműködnek egymással annak érdekében, hogy a vonatoknak a nemzetközi forgalomban történő biztonságos üzemeltetése a saját felelősségi körükbe tartozóan biztosított legyen.

4. § A vonatok nemzetközi forgalomban történő üzemeltetésében részt vevő infrastruktúra-üzemeltetők és vasúti társaságok saját biztonságirányítási rendszert vezetnek be, és nyomon követik annak helyes alkalmazását a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően.

8. cikk **Mellékletek és ajánlások**

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönti el, hogy egy adott mellékletet vagy egy azt módosító rendelkezést elfogadjanak-e az Egyezmény 16. cikkében, 20. cikkében és 33. cikk 6. §-ában meghatározott eljárásnak megfelelően. A döntések az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-ának megfelelően lépnek hatályba.

2. § Valamely melléklet vagy az azt módosító rendelkezés elfogadását kérelmezheti:

- a) bármely tagállam;
- b) az ATMF Egységes Szabályok 2. cikk x) pontjában meghatározott bármelyik regionális szervezet;
- c) bármely nemzetközi érdekképviseleti szervezet, amelynek tagjai számára a melléklet létezése tevékenységük végzése során biztonsági és gazdasági megfontolások miatt elengedhetetlen.

3. § A jelen Egységes Szabályokban lefektetett követelmények harmonizált megvalósítása érdekében, a jelen Egységes Szabályok mellékletei az alábbiakat tartalmazzák:

- a) Közös Biztonsági Módszert a biztonságirányítási rendszer azon követelményeire, amelyeket a Biztonsági Tanúsító Hatóságok alkalmaznak a Biztonsági Tanúsítványok kibocsátásakor, valamint amelyekre a vasúti társaságok és infrastruktúra-üzemeltetők támaszkodnak, amikor saját biztonságirányítási rendszereiket fejlesztik, vezetik be, tartják fenn és fejlesztik tovább;
- b) Közös Biztonsági Módszert a nyomon követésre vonatkozóan, amelyet vasúti társaságok és infrastruktúra-üzemeltetők és karbantartásért felelős szervezetek alkalmaznak;
- c) szükséges kapcsolódási pontokat a kockázatfelmérést és -értékelést segítő Közös Biztonsági Módszerhez, amelyet a vasúti társaságok, az infrastruktúra-üzemeltetők és a karbantartásért felelős szervezetek alkalmaznak vasúti rendszerükben végrehajtott műszaki, üzemeltetési vagy szervezeti változtatások során;
- d) a Felügyelő Hatóságok által alkalmazandó Közös Biztonsági Módszert a felügyelet biztosítására.

A Műszaki Szakértői Bizottság megvizsgálja annak lehetőségét, hogy a tagállamok a Biztonsági Tanúsítványok kibocsátására összegegyeztetett eljárásokat alkalmazzanak.

4. § A mellékletek elkészítéséért a Műszaki Szakértői Bizottság felel, amelynek munkáját a megfelelő munkacsoportok és a Főtitkár segíti a 2. § szerint előterjesztett kérelmek alapján.

5. § A Műszaki Szakértői Bizottság javaslatokat tehet a vonatoknak a nemzetközi forgalomban történő biztonságos üzemeltetésével kapcsolatos módszerekre és gyakorlatokra.

9. cikk **Nyilatkozatok**

1. § A tagállamok a Műszaki Szakértői Bizottság döntésére vonatkozóan a Főtitkártól kapott értesítés kézhezvételének napját követő négy hónapos időszakon belül, megfelelő indokolás mellett értesíthetik a Főtitkárt arról, hogy nem kívánják alkalmazni a jelen Egységes Szabályhoz csatolt mellékletet, amennyiben az a területükön található vasúti infrastruktúrát vagy annak egy részét, és az adott infrastruktúrán megvalósuló forgalmat érinti.

2. § Azt a tagállamot, amely az 1. §-nak megfelelő nyilatkozatot tett, nem veszik figyelembe akkor, amikor meghatározásra kerül, hogy mely számú államnak kell az Egyezmény 35. cikk 4. §-a szerinti kifogást benyújtania ahhoz, hogy a Műszaki Szakértői Bizottság valamely döntése ne lépjen hatályba.

3. § Az a tagállam, amely az 1. §-nak megfelelő nyilatkozatot tett, ezt a nyilatkozatát a Főtitkárnak küldött értesítésben bármikor visszavonhatja. A visszavonás az értesítést követő második hónap első napján lép hatályba.””

„Amendments to the provisions

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

A new Appendix H is added as follows:

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

**Article 1
Scope**

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

**Article 2
Definitions**

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

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

h) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;

i) “supervision” means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;

j) “Supervision Authority” means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.

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.

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.

§ 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.

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

Article 8 **Annexes and recommendations**

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

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

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

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

- a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;
- b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;
- c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;
- d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.

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

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

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

Article 9 Declarations

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

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

§ 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.””

„A rendelkezések módosításai:

Az 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv (Vilniusi Jegyzőkönyv) szerinti szövegének E Függléke, Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre, a következőképpen módosul:

A cím az alábbiak szerint módosul:

A cím a következőképpen módosul:

„Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt vasúti infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre”

Az 1. cikk a következőképpen módosul:

1. Az 1. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § Jelen Egységes Szabályok minden, a CIV Egységes Szabályoknak és a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő, a tagállamokban nemzetközi vasúti forgalom lebonyolítására szolgáló vasúti infrastruktúra használatáról szóló szerződésre (használati szerződés) vonatkoznak.”

2. Az alábbi 2. § kerül beillesztésre az 1. § után:

„2. § Jelen Egységes Szabályok alkalmazandóak függetlenül attól, hogy a szerződő felek hol végzik az üzleti tevékenységüket vagy hogy mely államban honosak, akkor is, ha a vasúti infrastruktúrát államok, kormányzati intézmények vagy szervezetek kezelik vagy használják.”

3. A korábbi 2. §-ból 3. § lesz.

A 3. cikk a következőképpen módosul:

1. Az a) pont után az alábbi aa) pont kerül beillesztésre:

„aa) „nemzetközi vasúti forgalom”: olyan forgalom, amely egy nemzetközi vasúti útvonal, vagy legalább két államban található, több egymást követő nemzeti vasúti útvonal használatát igényli, és amelynek összehangolását az infrastruktúra-üzemeltető vagy az érintett vasúti útvonalak kiosztásáért felelős szerv végzi;”

2. A b) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„b) „üzemeltető”: az a személy, aki a vasúti infrastruktúrát rendelkezésre bocsajtja, és aki felelősséget vállal annak az Államnak a hatályos jogszabályai és előírásai szerint, ahol a vasúti infrastruktúra található;”

3. A c) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„c) „fuvarozó”: az a nemzetközi vasúti forgalomban személyszállítással és/vagy áru fuvarozással foglalkozó természetes vagy jogi személy, aki, illetve amely az általa végzett tevékenység helye szerinti tagállamban engedélyek kiadásával és az engedélyek elismerésével kapcsolatosan hatályban levő jogszabályoknak és előírásoknak megfelelő engedéllyel rendelkezik;”

4. A g) pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„g) „biztonsági tanúsítvány”: olyan okirat, amely - annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a használt vasúti infrastruktúra található - tanúsítja, hogy a fuvarozót illetően:

- a társaság belső szervezete, valamint
 - a vasúti infrastruktúra használata közben az alkalmazásban álló személyzet és az alkalmazott járművek
- megfelelnek a biztonságra vonatkozó, az adott vasúti infrastruktúrán a veszélytelen szolgáltatás biztosítását célzó követelményeknek.”

Az 5. cikk a következőképpen módosul:

Az 1. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § Használati szerződés szabályozza a kapcsolatokat az üzemeltető és a fuvarozó, vagy bármely olyan személy között, aki szerződéskötésre jogosult annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a vasúti infrastruktúra található.”

Az 5bis. cikk a következőképpen módosul:

Az 1. § és 2. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § Az 5. cikk, valamint a 6., 7. és 22. cikk rendelkezései nem érintik azokat a kötelezettségeket, amelyek az infrastruktúra használati szerződések szerződő feleit terhelik annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol a vasúti infrastruktúra található, beleértve adott esetben az Európai Unió jogszabályait.

2. § A 8. és 9. cikk rendelkezései nem érintik azokat a kötelezettségeket, amelyeket a használati szerződés szerződő feleinek valamely európai uniós tagállamban vagy olyan államban kell teljesíteniük, amelyben az Európai Unió által kötött nemzetközi szerződések eredményeként az Európai Unió jogszabályai alkalmazandóak.”

A 7. cikk a következőképpen módosul:

A 2. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. § A fuvarozó azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha az üzemeltető elveszíti a vasúti infrastruktúra üzemeltetési jogát.”

A 8. cikk a következőképpen módosul:

1. Az 1. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § Az üzemeltető felelős

- a) az emberi veszteségekért és a személyi sérülésekért (halál, személyi sérülés vagy egyéb testi vagy lelki ártalom),
- b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
amely a fuvarozót vagy az általa igénybe vett kiegészítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és a vasúti infrastruktúrából eredően.

Az üzemeltető felelős továbbá a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok alapján a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni kárért, ha a kár a vasúti infrastruktúrából ered annak használata során.”

2. A 2. § a) pontjának 1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. ha a kárt okozó esemény a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséhez nem kapcsolódó körülmények miatt következett be, amelyeket az üzemeltető az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,”

A 9. cikk a következőképpen módosul:

Az 1. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § A fuvarozó felelős

- a) az emberi veszteségekért és a személyi sérülésekért (halál, személyi sérülés vagy egyéb testi vagy lelki ártalom),
- b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
amelyet a használt szállítóeszközök, a szállított személyek vagy áruk okoztak az üzemeltetőnek vagy az általa igénybe vett kiegészítő munkaerőt éri a vasúti infrastruktúra használata közben.”

A 10. cikk a következőképpen módosul:

A 3. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„3. § A 9. cikkben említett kár esetén az 1. § első mondata értelemszerűen alkalmazandó, ha a kárhoz több, ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó fuvarozónak felróható okok járultak hozzá. Ha nem lehet megállapítani, hogy az egyes fuvarozóknak felróható okok milyen mértékben járultak hozzá a kárhoz, az üzemeltetővel szemben a fuvarozók egyenlő arányban felelősek.””

„Amendments to the provisions

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

The title is modified as follows:

Amend the title to read as follows:

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

Article 1 is modified as follows:

1. Amend § 1 to read as follows:

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

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

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

3. Former § 2 becomes § 3.

Article 3 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.”

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.”

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.””

„A rendelkezések módosításai

Az 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv (Vilnusi Jegyzőkönyv) szerinti szövegének G Függeléke, Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére, a következőképpen módosul:

Az 1. cikk a következőképpen módosul:

Az 1. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„Jelen Egységes Szabályok azt az eljárást rögzítik, amellyel járműveket a nemzetközi forgalom és használat számára engedélyeznek.”

A 3. cikk a következőképpen módosul:

Az 1-3. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § A nemzetközi forgalomban való részvételhez minden járművet a jelen Egységes Szabályokkal összhangban engedélyeztetni kell.

2. § A műszaki engedélyezés célja azt ellenőrizni, hogy a jármű megfelel-e az alábbi feltételeknek:

- a) az egységes műszaki előírásokban meghatározott szerkezeti előírásoknak,
- b) az RID-ben meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak,
- c) a 7a. cikkben meghatározott különleges engedélyezési feltételeknek.

3. § Az 1. és 2. §, valamint az azt követő cikkek az egyes szerkezeti elemek műszaki engedélyezésére értelemszerűen alkalmazandóak.”

A 9. cikk a következőképpen módosul:

Az 1. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. § A vasúti közlekedési társaságok, amelyek a nemzetközi forgalomban engedélyezett járműveket üzemeltetnek, kötelesek betartani az egységes műszaki előírásokban meghatározott, a nemzetközi forgalomban engedélyezett járművek üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.””

„Amendments to the provisions

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

Article 1 is modified as follows:

Article 1 is amended to read as follows:

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

Article 3 is modified as follows:

Amend §§ 1 to 3 to read as follows:

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

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

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

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

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.””