



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# COTIF 1999

## Erläuternde Bemerkungen

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

Fassung vom 1.1.2011

## **Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)**

### **Erläuternde Bemerkungen<sup>14</sup>**

#### **Allgemeines**

#### **Entstehungsgeschichte**

1. Im Rahmen des Auftrages der 3. Generalversammlung (14.-16.11.1995) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 behandelte das Zentralamt auch das Problem der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und der Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial. Die rechtlich verbindliche Regelung dieser Bereiche kann in Zukunft nicht mehr uneingeschränkt den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, wie dies heute *de facto* in vielen Staaten der Fall ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen sei hierzu auf folgende Dokumente verwiesen:
  - Erläuternde Bemerkungen zum Entwurf des neuen COTIF (Anlagen 3 und 4 zum Rundschreiben vom 30.8.1996, A 50.00/517.96),
  - die der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) vorgelegten Dokumente AG 4/5.3 (Ziel der Organisation, Verbindlicherklärung technischer Normen) und AG 4/5.4 (Ziel der Organisation, einheitliches Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial) vom 2. Juni 1997,
  - Erläuternde Bemerkungen zum neugefassten COTIF und
  - Erläuternde Bemerkungen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF - Anhang G zum Übereinkommen).
2. Die 4. Generalversammlung der OTIF
  - hatte festgestellt, „dass die technische Harmonisierung in einem möglichst weiten geographischen Rahmen eine grundlegende Aufgabe ist, um den Eisenbahnsektor in die Lage zu versetzen, internationale Beförderungen ohne Hindernisse durchzuführen“;

---

14 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER APTU; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

- hatte erachtet, „dass bei der Ausarbeitung technischer Normen der Rückgriff auf Fachkenntnis und Erfahrung der betreffenden Organisation von wesentlicher Bedeutung ist“;
  - hatte „das Zentralamt und den Revisionsausschuss“ beauftragt, „in Zusammenarbeit mit den anderen interessierten Organisationen, insbesondere die Probleme der Verbindlicherklärung technischer Normen im Eisenbahnwesen sowie der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial zu untersuchen, um zu Händen der Generalversammlung die auf internationaler Ebene möglichen Lösungen darzulegen“.
3. In Ausführung dieses Auftrages lud das Zentralamt technische Sachverständige zu einer Sitzung ein, die am 2. und 3. Dezember 1997 in Bern stattfand. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Beratungen bereitete das Zentralamt einen Entwurf „Einheitlicher Rechtsvorschriften für die Anerkennung und Verbindlicherklärung von technischen Normen sowie für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (APTU - Anhang G<sup>15</sup> zum Übereinkommen)“ vor und übermittelte ihn mit Rundschreiben vom 19. Dezember 1997 den Regierungen der Mitgliedsstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden.
  4. Der Revisionsausschuss beriet diesen Entwurf bei seiner 15. Tagung (2.-6.3.1998). Obwohl der Revisionsausschuss beschlussfähig war, nahm er nur indikative Abstimmungen vor, da die beratenen Texte im Lichte der für Herbst 1998 angekündigten Vorschläge der Europäischen Kommission zur technischen Harmonisierung im sogenannten konventionellen Eisenbahnverkehr nochmals geprüft werden sollten (s. Ziff. 15). Es bestand Übereinstimmung, dass eine Divergenz zwischen Gemeinschaftsrecht und dem künftig im Rahmen der OTIF geltenden Recht nicht in Betracht kommen kann (s. Ziff. 15-22).
  5. Der Revisionsausschuss nahm bei seiner 18. Tagung (25.-28.5.1998) noch eine zweite Lesung der ER APTU vor, allerdings wiederum nur Indikativ, zumal das erforderliche Quorum nicht erreicht war (16 der 39 Mitgliedstaaten waren vertreten).
  6. Nach Abschluss der zweiten Lesung wurden im Zuge der Redaktionsarbeiten weitere materielle Anträge gestellt, die der Revisionsausschuss in zwei Tagungen (22. Tagung, 1.-4.2.1999, und 23. Tagung, 23.3.1999) behandelte.
  7. Der 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) lagen rund ein Dutzend Anträge oder Anregungen der Staaten, der internationalen Organisationen und Verbände sowie des Zentralamtes vor, die zum Teil inhaltsgleich waren und die zu Änderungen bei Artikel 2, 3 und 8 führten (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 2, Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 3 und Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8). Die Generalversammlung nahm die so geänderten Texte einhellig, bei einer Stimmenthaltung, an (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 184).

## Grundkonzeption

8. Zu unterscheiden ist zwischen der Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften und technischer Normen einerseits und der Verbindlicherklärung andererseits. Die Ausarbeitung technischer Normen (Normierung) soll und kann nicht Aufgabe der OTIF sein. Vielmehr soll die Ausarbeitung technischer Normen weiterhin - jedoch nicht unbedingt ausschließlich - in den bestehenden, nichtstaatlichen Normungsinstitutionen wie dem Europäischen Komitee für technische Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC), dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) usw. unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial erfolgen, um deren Fachkompetenz zu nutzen.
9. Auch die Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften, die nicht den Charakter technischer Normen haben, für Bau und Betrieb von Eisenbahnmaterial soll weiterhin - aber auch hier nicht unbedingt ausschließlich - Angelegenheit der Verbände der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial (z.B. Internationaler Eisenbahnverband - UIC -, Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - OSShD - und Verband der europäischen Eisenbahnindustrien - UNIFE -) bleiben.

Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) beschlossen, volle Kompatibilität zwischen den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU und den vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) herzustellen. Dies geht mit Änderungen des Verfahrens für die Annahme und Veröffentlichung der ETV einher; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

10. Die ER APTU stellen - abgesehen von ihren Anlagen - eine Verfahrensregelung dar. Ihr wesentlicher Inhalt besteht darin zu regeln, wie die von den genannten Institutionen ausgearbeiteten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für rechtsverbindlich zu erklären bzw. anzunehmen und in die Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen sind. Die in die Anlagen aufgenommenen technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften bilden die materiellen Grundlagen für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial und das Zulassungsverfahren nach den ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen).

Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung beschlossen, die vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und validierten technischen Normen nicht als dem Text der APTU angefügte Anlagen, sondern auf der Website der Organisation zu veröffentlichen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

11. Erst die ER APTU schaffen die nötigen Voraussetzungen für eine einheitliche Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird, und zwar mit

der Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, von diesen Staaten anerkannt wird. Nur wenn es gelingt, einheitliche technische Normen und Vorschriften für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial zu schaffen, die in allen Mitgliedstaaten der OTIF rechtsverbindlich sind, gibt es eine gemeinsame Grundlage für das Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial.

12. Die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften als verbindliche Rechtsgrundlage für das Zulassungsverfahren müssen daher auf staatlicher Ebene erfolgen, wobei sich die OTIF als geeignete Organisation anbietet.
13. Durch die Entscheidung der 5. Generalversammlung, dass der Fachausschuss für technische Fragen nicht nur technische Normen, sondern auch einheitliche technische Vorschriften nur unverändert annehmen oder ihre Annahme ablehnen, sie aber keinesfalls ändern kann (Art. 20 § 3 COTIF), verliert der terminologische Unterschied „Verbindlicherklärung einer technischen Norm“ oder „Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift“ weitgehend seine Bedeutung. Dessen ungeachtet nahm die Generalversammlung keine redaktionelle Anpassung vor.

Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung beschlossen, dass die Verbindlichmachung technischer Normen durch deren Aufnahme in einheitliche technische Vorschriften (ETV) erfolgen kann. Ansonsten werden technische Normen validiert; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

#### **Verhältnis OTIF - Europäische Gemeinschaft (EG)**

14. Am 23. Juli 1996 hat der Rat der EG die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems angenommen. Diese Richtlinie ist auf Artikel 129 D Abs. 3 des EG-Vertrages in der Fassung des Vertrages von Maastricht gestützt.
15. In ihren verschiedenen verkehrspolitischen Veröffentlichungen hat die Europäische Kommission wiederholt ihre Absicht angekündigt, auch auf dem Gebiet des konventionellen Eisenbahnverkehrs Vorschläge zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften zu unterbreiten. Dies ist vom Vertreter der Europäischen Kommission, der an den Beratungen im Revisionsausschuss zur Ausarbeitung der ER APTU und der ER ATMF teilgenommen hat, bestätigt worden. Die Bekanntgabe der Vorstellungen der Europäischen Kommission war zunächst für Oktober 1998 vorgesehen, war jedoch bis zum Abschluss der 5. Generalversammlung noch nicht erfolgt.
16. Was es nach Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten und des Zentralamtes der OTIF in jedem Falle zu vermeiden gilt, ist eine Konkurrenz oder eine Inkompatibilität des von der EG noch zu entwickelnden Systems und der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten Konzeption.
17. Ungeachtet der Problematik, ob und inwieweit die Bestimmungen des EG-Vertrages (Art. 75, Art. 100, Art. 129 B bis D) und die Beachtung des Grundsatzes der Subsidi-

arität eine umfassende Regelung des „technischen Komplexes“ im konventionellen Eisenbahnverkehr durch die EG zulassen, geht es hier nicht um die Frage einer konkurrierenden Kompetenz zwischen EG und OTIF. Vielmehr geht es allenfalls um die Frage, ob und inwieweit die - derzeit - 15 Mitgliedstaaten der EG noch berechtigt sind, innerhalb der OTIF auf dem genannten Gebiet eigenständig zu handeln, sobald die EG ihre allfällige Kompetenz durch Vorlage eines Verordnungs-, Richtlinien- oder Entscheidungsvorschlags in Anspruch genommen haben. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage von Interesse, ob und unter welchen Modalitäten die EG selbst dem COTIF beitreten können. Das Zentralamt hatte hierzu einen Vorschlag entwickelt, der die Zustimmung des Revisionsausschusses gefunden hatte (s. Art. 38 COTIF-Entwurf, Dok. AG 5/3.2 vom 15.2.1999) und im Grundsatz von der 5. Generalversammlung angenommen wurde (s. Bemerkungen zu Art. 38 COTIF). Die Schaffung der Möglichkeit eines Beitritts präjudiziert in keiner Weise die Frage, ob die EG davon Gebrauch machen wird.

18. Das im Rahmen der OTIF entwickelte System zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahnverkehrs beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Verbindlicherklärung. Es orientiert sich bewusst nicht an den in der Richtlinie 96/48/EG vorgesehenen Methoden und Verfahren. Das OTIF-System der ER APTU verzichtet auf die Schaffung neuer Organe und Gremien für die Entwicklung und Ausarbeitung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften, sondern überlässt diese Aufgabe - insofern besteht eine Parallele zur genannten Richtlinie - weiterhin den nationalen und internationalen Normungsinstituten (z. B.: CEN, CENELEC, ETSI) sowie der daran interessierten - herstellenden und verwendenden - Industrie und ihren Verbänden (z.B. UIC, OSShD und UNIFE).

Die vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen (siehe den Hinweis am Schluss von Punkt 9) wirken sich auch auf das angesprochene System der OTIF aus; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

19. Die Konzeption der OTIF betreffend die Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften im Eisenbahnbereich lässt sich eher vergleichen mit dem „Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden“ vom 20. März 1958 (Genfer Homologierungsübereinkommen 1958).

Die vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen (siehe den Hinweis am Schluss von Punkt 9) wirken sich auch auf die angesprochene Konzeption der OTIF aus; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

20. Die OTIF hat mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass im Jahre 1998 die EG als solche Vertragspartei des Genfer Homologierungsübereinkommens geworden ist, und begrüßt diesen Schritt. Er könnte präjudiziell wirken für einen Beitritt der EG

zum COTIF. Dies würde vor allem für den Fall gelten, dass sich die EG entschließt, auf ein eigenes System der Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften im konventionellen Eisenbahnverkehr (abgesehen vom Fall des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs) zu verzichten und aktiv an den Arbeiten der OTIF mitzuwirken. Der Anwendungsbereich der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten ER APTU und ER ATMF wird geographisch weit über den Bereich der EG hinaus reichen und nach dem gegenwärtigen Mitgliederstand der OTIF 39 Staaten in Europa, Nordafrika und im Vorderen Orient umfassen, sofern keiner dieser Staaten Vorbehalte (s. Art. 42 COTIF) gegen diese neuen Anhänge einlegt.

Die vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen tragen der zwischenzeitig in der EU eingetretenen Entwicklung Rechnung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

21. Im Fall der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter hat die EG einen Weg beschritten, den die 39 Mitgliedstaaten der OTIF sehr begrüßt haben und der sich bewährt hat: Die EG hat auf die Ausarbeitung eigener Rechtsvorschriften technischer Art für die Beförderung gefährlicher Güter verzichtet und die im Rahmen der OTIF - in enger Abstimmung mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) im Hinblick auf das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) - entwickelte und ständig dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasste Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vollständig als Anhang in die Richtlinie 96/49/EG integriert.
22. Die im Rahmen der OTIF entwickelte Konzeption der ER APTU und der ER ATMF hat nicht nur eine verkehrspolitische, sondern auch eine verkehrssicherheits-, industrie- und wettbewerbspolitische Dimension. Sie liegt auf der Linie der bisher von der EG auf den Gebieten des Verkehrs, der Industrie und des Wettbewerbs verfolgten Politik: Binnenmarkt, Freizügigkeit des Verkehrs, Rechtsangleichung, technische Harmonisierung und Wettbewerbsneutralität.

### **Fachausschuss für technische Fragen**

23. Das Verfahren für die Verbindlicherklärung technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ist so flexibel wie möglich gestaltet worden, in Anlehnung an das Änderungsverfahren für das RID.
24. Entscheidungsträger ist der im Grundübereinkommen vorgesehene Fachausschuss für technische Fragen (s. Art. 20 COTIF), in dem alle Mitgliedstaaten - und eventuell beigetretene regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration (z.B. die EG) mit Sitz und Stimme vertreten sind.
25. Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen, einschließlich der Vorschriften über die Inkraftsetzung der Beschlüsse, sind im Übereinkommen selbst geregelt (s. Art. 20, 33 und 35 COTIF).

**Technische Anlagen**<sup>16</sup>

26. Ursprünglich war es Ziel der Arbeiten des Zentralamtes, der 5. Generalversammlung vom Revisionsausschuss vorberatene und gebilligte Texte nicht nur der ER APTU und der ER ATMF zu unterbreiten. Vielmehr sollten nach Möglichkeit auch die schon bestehenden technischen Normen und Vorschriften nach einer redaktionellen Bereinigung in die Anlagen zu den ER APTU übernommen und von der 5. Generalversammlung beschlossen werden. Dabei handelte es sich insbesondere um das internationale Abkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) von 1882/1938, die technischen Bestimmungen in den Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr und die - für die Eisenbahnen - verbindlichen technischen Merkblätter der UIC.
27. Die Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU verursacht jedoch einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Die UIC hatte sich im März 1998 bereit erklärt, die nötigen Vorarbeiten zu leisten. Im Rahmen der 18. Tagung des Revisionsausschusses (25.-28.5.1998) präsentierte ein Vertreter der UIC deren Vorarbeiten zur Eingliederung der technischen Vorschriften des RIV und des RIC sowie der technischen Merkblätter der UIC in die vorgesehenen Anlagen 1 bis 7 (jetzt 8, s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8) der ER APTU. Auf Wunsch des Zentralamtes hatte die UIC ein Dokument vorbereitet, das den Mitgliedstaaten beispielhaft eine Vorstellung davon geben soll, wie die Anlagen zu den ER APTU aussehen könnten. Dieses Dokument stand den Delegierten der 5. Generalversammlung zur Verfügung (Dok. AG 5/3.22 vom 21.5.1999).
28. Da die technischen Anlagen Bestimmungen enthalten, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen fällt, hatten die Arbeiten der UIC keinen hemmenden Einfluss auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung.
29. Der größte Teil der Arbeiten zur Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU wird erst nach der 5. Generalversammlung abgeschlossen werden können. Wegen des Umfangs dieser Anlagen wurde deshalb eine rechtstechnische Lösung gewählt, die mit der für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 vergleichbar ist.
30. Der Fachausschuss für technische Fragen müsste jedoch unmittelbar nach Inkrafttreten des neuen COTIF gemäß Artikel 8 § 3 die Anlagen zu den ER APTU beschließen. Die Vorarbeiten hierfür wären von einem geeigneten Gremium von Regierungsvertretern und Sachverständigen zu leisten, das - vorbehaltlich der Genehmi-

---

16 Die Ausführungen unter dieser Überschrift haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen (siehe die Hinweise am Schluss der Punkte 9 und 10) vorwiegend historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.



gung der finanziellen Mittel durch den Verwaltungsausschuss - formell als Revisionsausschuss nach dem geltenden COTIF tagen könnte, ohne dabei jedoch endgültige Beschlüsse zu fassen.

31. Bis zum Inkrafttreten des neuen COTIF und damit aller neuen Vorschriften hätte man sich mit den bestehenden Vorschriften (s. Ziff. 26) zu behelfen.
32. Als mittel- bis langfristiges Ziel wäre die Schaffung einer weitgehend einheitlichen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für alle Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der OTIF anzustreben.

## Im Einzelnen

### Artikel 1 Anwendungsbereich

1. Der Entwurf regelt das Verfahren für
  - die „*Verbindlicherklärung*“ technischer Normen und
  - die „*Annahme*“ einheitlicher technischer Vorschriftenim Allgemeinen. Siehe aber Ziffer 13 der allgemeinen Bemerkungen.
2. Die in Ziffer 3 der allgemeinen Bemerkungen erwähnte Sachverständigengruppe unterschied im Normierungsverfahren allerdings drei Etappen, und zwar neben der Ausarbeitung und der Verbindlicherklärung noch die „Homologierung“, das heißt die Feststellung einer Behörde oder einer von ihr hierzu ermächtigten Stelle, dass eine technische Norm die anerkannten Regeln der Technik wiedergibt, wobei die Norm zwar nicht allgemein verbindlich ist, jedoch eine Beweiswirkung entfaltet, die mittelbar rechtliche Folgen haben kann.
3. Der Begriff „Homologierung“ wird aber im Sprachgebrauch überwiegend und vor allem im Genfer Homologierungsübereinkommen 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) in einem anderen Sinn verwendet, und zwar im Sinn eines verwaltungstechnischen Verfahrens, nach dem die zuständigen Behörden nach Durchführung entsprechender Untersuchungen erklären, dass ein Fahrzeug, ein Ausrüstungsgegenstand oder Bauteile einer bestimmten Regelung oder einem bestimmten Muster entsprechen. Demgemäß verwenden die ER APTU diesen Begriff nicht.
4. Im Übrigen waren die Meinungen der Sachverständigen geteilt, ob dieses Stadium der Anerkennung einer technischen Norm überhaupt in Einheitlichen Rechtsvorschriften zu regeln sei, oder ob diese Frage allenfalls im Wege der Definition des Begriffes „technische Norm“ gelöst werden könnte. Ferner bestand unter den Sachverständigen keine einhellige Auffassung darüber, ob und wieweit eine Aussage in den ER APTU oder sogar eine Regelung betreffend die *Ausarbeitung* technischer Normen und technischer Vorschriften zweckmäßig und notwendig sei. Siehe hierzu auch die Bemerkungen zu Artikel 2 betreffend die Definition des Begriffes „technische Norm“.
5. Der Revisionsausschuss hielt es für nicht notwendig, zusätzlich zur „Ausarbeitung“ und „Verbindlicherklärung“ eine solche „Anerkennung“ einer technischen Norm in den ER APTU vorzusehen (Niederschrift 15. Tagung, S. 7-10; Niederschrift 18. Tagung, S. 12).

In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss die Auffassungen hierzu weiterentwickelt (siehe den Hinweis unter Allgemeines am Schluss von Punkt 13); siehe auch die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

6. Artikel 4 stellt klar, dass die *Ausarbeitung* technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften durch die ER APTU nicht geregelt wird.

Vorstehende Aussage trifft auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen, die eine Neufassung von Artikel 4 einschließen, in Bezug auf ETV nicht zu; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

7. Der Anwendungsbereich wurde möglichst weit gefasst, um technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, deren Ausrüstungsgegenstände und Teile, sondern auch für die Infrastruktur, die Sicherungs- und Betriebsleitsysteme und Eisenbahnmaterial ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind (s. die Aufzählung der technischen Anlagen in Art. 8).

Zum vorstehenden Hinweis in Klammern siehe unter Allgemeines die am Schluss von Punkt 10 angefügten Ausführungen.

## **Artikel 2** **Begriffsbestimmungen**

1. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich schon in anderen Anhängen, z.B. den ER CUI und den ER CUV („Eisenbahninfrastruktur“, „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, „Betreiber“ der Eisenbahninfrastruktur), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER APTU von Bedeutung („Eisenbahnmaterial“, „Triebfahrzeug“, „technische Norm“ usw.). Bei der 19. Tagung beschloss der Revisionsausschuss, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nötig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst zu definieren (Niederschrift 19. Tagung, S. 17), da sie nicht notwendigerweise einheitlich sind, sondern für die Zwecke des jeweiligen Anhangs durchaus unterschiedlich gefasst sein können.

In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss eine umfassende Änderung dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

2. „Technische Vorschriften“ wäre an sich der allgemeinste und übergreifende Begriff, der auch „technische Normen“ im engeren Sinn mit einschließt. Der Begriff „technische Normen“ wird allerdings im Sprachgebrauch keineswegs einheitlich verstanden oder verwendet. Die ER APTU versuchen daher, zu einer Abgrenzung dieser Begriffe zu gelangen und bezeichnen als „technische Vorschriften“ nur Vorschriften, die nicht „technische Normen“ im engeren Sinn der Definition des Buchstaben k) sind. Die 5. Generalversammlung beschloss auf Anregung der Europäischen Kommission, die im Rahmen der EG ausgearbeiteten technischen Spezifikationen einer „technischen Norm“ gleichzusetzen (Niederschrift, S. 125-127). Dies soll Unklarheiten hinsichtlich technischer Regeln, die von europäischen Institutionen angenommen oder für rechtsverbindlich erklärt wurden, vermeiden. Da „technische Spezifikationen“ der EG nicht in allen Fällen Ergebnis einer Normung im Sinne des Buchstaben k) sind, hätte es näher gelegen, diese technischen Spezifikationen den „einheitlichen technischen Vorschriften“ gleichzusetzen.

In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss entsprechende Beschlüsse gefasst, siehe unter Allgemeines die am Schluss von Punkt 9 angefügten Ausführungen.

3. Der Begriff „Vertragsstaat“ wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, nicht Vertragsstaaten der ER APTU sind.

### **Artikel 3** **Zweck**

1. Diese Bestimmung soll dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner Arbeit als Orientierung dienen. § 1 enthält die allgemeinen Ziele der Verbindlicherklärung technischer Normen und der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften.
2. Die 5. Generalversammlung beschloss, eine Klarstellung einzufügen, wonach lediglich technische Normen oder einheitliche technische Vorschriften verbindlich erklärt werden sollen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden (§ 2) (Niederschrift, S. 134).
3. Ferner ist nach Möglichkeit die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen (§ 3 Buchst. a). Eine ähnliche Formulierung wie in § 3 Buchst. b), demzufolge die technischen Normen und die einheitlichen technischen Vorschriften nach Möglichkeit wirkungsorientiert sind, findet sich auch in Artikel 1 Abs. 1 des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen). Die Sachverständigen und der Revisionsausschuss waren sich darüber einig, dass die für verbindlich erklärten Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften grundsätzlich deshalb wirkungsorientiert sein sollten, weil sonst die technische Weiterentwicklung behindert werden könnte. Dieses Problem kann allerdings nicht allgemein gelöst werden, sondern es ist bei jeder einzelnen Norm und jeder einzelnen technischen Vorschrift inhaltlich zu prüfen, ob sie diesem Kriterium gerecht wird, und zwar bereits im Stadium der Ausarbeitung.
4. Der „Zweck-Artikel“ hat jedoch keine Rechtswirkungen hinsichtlich ordnungsgemäß gefasster Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen; das heißt, gültig zustande gekommene Beschlüsse können nicht unter Berufung auf Artikel 3 inhaltlich angefochten werden.

### **Artikel 4**<sup>17</sup> **Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften**

1. Schon aus Artikel 1 geht hervor, dass die ER APTU *nicht* die *Ausarbeitung* technischer Normen oder Vorschriften regeln, sondern nur das *Verfahren*, wonach technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden. Die Ausarbeitung bleibt weiterhin und vornehmlich den nationalen

---

17 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen vorwiegend historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

oder internationalen Normungsinstituten (z.B. CEN, CENELEC, ETSI usw.) und den sonstigen hierfür zuständigen Institutionen, insbesondere UIC, OSShD und UNIFE, überlassen (§ 1).

2. Einige Sachverständige und Delegierte sprachen sich dafür aus, in den Text eine Bestimmung darüber aufzunehmen, wer zur Ausarbeitung technischer Vorschriften und insbesondere der Normen zuständig sein soll, oder bestimmten Institutionen sogar ein ausdrückliches Mandat zu erteilen. Andere Sachverständige, denen sich das Zentralamt und schließlich die Mehrheit des Revisionsausschusses anschlossen, hielten hingegen eine solche Regelung für nicht angebracht und nicht notwendig. Eine Regelung betreffend die Berechtigung, Anträge zu stellen (s. Art. 5 und 6) ist ausreichend, um sicherzustellen, dass die Arbeiten der betreffenden Institute und Institutionen zur Verbindlicherklärung entsprechender technischer Normen oder zur Annahme einheitlicher technischer Vorschriften führen können. Diesen Überlegungen folgend beschloss der Revisionsausschuss eine sehr allgemein formulierte Fassung (Niederschrift 15. Tagung, S. 17-20; Niederschrift 18. Tagung, S. 11/12). Die 5. Generalversammlung übernahm den vom Revisionsausschuss beschlossenen Text ohne Änderung.
3. § 2 soll verdeutlichen, dass der klassische Normierungsprozess hinsichtlich industrieller Produkte und Verfahren unberührt bleibt.
4. Es bestand im Revisionsausschuss Übereinstimmung darüber, dass es sich um eine deklaratorische Bestimmung handelt. Ihre Bedeutung besteht darin, dass sie die Arbeitsteilung zwischen Ausarbeitung und Verbindlicherklärung oder Annahme deutlich zum Ausdruck bringt (Niederschrift 18. Tagung, S. 12).

### **Artikel 5** **Verbindlicherklärung technischer Normen**

1. Diese Bestimmung ist neben dem Artikel 6 das eigentliche Kernstück der ER APTU.
2. Das Zentralamt hatte die Frage aufgeworfen, ob es überhaupt notwendig sei, zwischen „technischen Normen“ als dem engeren Begriff einerseits und „einheitlichen technischen Vorschriften“ als dem umfassenderen Begriff andererseits zu unterscheiden. Das Zentralamt neigte dazu, sich eher am Beispiel des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) zu orientieren; es hielt es für ausreichend, ohne eine Differenzierung zwischen „technischen Normen“ und „einheitlichen technischen Vorschriften“ lediglich Regelungen betreffend die „Annahme einheitlicher technischer Vorschriften“ vorzusehen. Die darüber hinausgehenden Bestimmungen wurden im Entwurf des Zentralamtes vom 19. Dezember 1997 jedoch ausformuliert, um dem Revisionsausschuss eine bessere Beurteilung dieser Fragen zu ermöglichen. Der Revisionsausschuss hielt eine Unterscheidung für zweckmäßig, (Niederschrift 15. Tagung, S. 12-16, s. im Übrigen Ziff. 13 der allgemeinen Bemerkungen) und nahm dementsprechend die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Buchst. k) und l) sowie die Texte der Artikel 5 und 6 an.

In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss grundsätzlich den Ersatz der in diesem Artikel behandelten Verbindlicherklärung durch die Validierung beschlossen,

jedoch in § 4 die Bestimmung aufgenommen, dass technische Normen oder Teile davon durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen können; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

3. § 1 Buchst. d) bezieht sich insbesondere auf die UIC, schließt aber andere Eisenbahn-Organisationen wie die OSShD und andere Verbände wie die UNIFE nicht aus.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung dieses Artikels beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf § 2 Buchst. d.

4. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Verbindlicherklärung einer technischen Norm ergeben.

5. Gemäß Artikel 20 § 3 COTIF kann der Fachausschuss für technische Fragen technische Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen, sie jedoch nicht aus Anlass der Verbindlicherklärung ändern. Der Grund liegt darin, dass technische Normen zu ihrer Annahme als technische Normen bereits ein gewisses Verfahren zu durchlaufen haben (s. die Definition in Art. 2 Buchst. k) sowie Ziff. 4 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).

6. § 2 verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuss für technische Fragen und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung dieses Artikels beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf § 1.

## **Artikel 6**

### **Annahme einheitlicher technischer Vorschriften**

1. Siehe hierzu Ziffer 8 der allgemeinen Bemerkungen, Ziffer 2 der Bemerkungen zu Artikel 2 und Ziffer 2 und 6 der Bemerkungen zu Artikel 5.
2. Auch hier bleibt es dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ergeben.
3. Artikel 20 § 3 COTIF in der vom Revisionsausschuss beschlossenen Fassung sah in Übereinstimmung mit dem Entwurf des Zentralamtes bei technischen Vorschriften nicht vor, dass sie der Fachausschuss für technische Fragen wie Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen kann. Vielmehr sollte der Ausschuss erforderlichenfalls Änderungen beschließen können, bevor er eine einheitliche technische Vorschrift annimmt. Der Grund für diese Abweichung lag darin, dass in diesem Falle ein dem Normierungsprozess vergleichbares Verfahren der Tätigkeit des Ausschusses nicht vorausgeht. Die 5. Generalversammlung beschloss jedoch, technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht unterschiedlich zu behandeln (Niederschrift, S. 41-44 und Ziff. 3-5 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).

### **Artikel 7**

#### **Form der Anträge**

1. Es handelt sich um eine Ordnungsvorschrift zur Erleichterung der Beurteilung der Anträge durch den Fachausschuss für technische Fragen. Die Beachtung dieser Vorschrift liegt im Interesse der Antragsteller.
2. In der 24. Tagung des Revisionsausschusses wurden die Bestimmungen dieses Artikels erweitert und durch einen eingefügten neuen Artikel 7a ergänzt; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 8<sup>18</sup>**

#### **Technische Anlagen**

1. § 1 umschreibt näher die Bereiche, in denen technische Normen und einheitliche technische Vorschriften aufgestellt werden sollen. Diese Bestimmung schafft damit einen Rahmen für die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen, für die verschiedensten Bereiche technische Normen für verbindlich zu erklären und einheitliche technische Vorschriften anzunehmen und damit zur Grundlage der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial (s. ER ATMF) zu machen.
2. Die 5. Generalversammlung beschloss, eine weitere Anlage aufzunehmen, und zwar betreffend technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Systeme der Informationstechnologie (Niederschrift, S. 135).
3. Obwohl die in § 1 Buchst. a) bis g) vorgesehenen Anlagen im Wesentlichen alle erforderlichen Bereiche abdecken, soll Buchst. h) die erforderliche Flexibilität gewährleisten und es erlauben, in der Zukunft erforderlichenfalls eine weitere Anlage im vereinfachten Verfahren (Art. 35 COTIF) einzufügen (Niederschrift 15. Tagung, S. 25-27).
4. Die Ausarbeitung der technischen Anlagen gemäß Artikel 8 wird einen beträchtlichen Arbeitsaufwand erfordern. Die Arbeiten an den vorgesehenen technischen Anlagen werden erst nach der 5. Generalversammlung geleistet werden können, obwohl die Anlagen gemäß § 2 Satz 1 integrierender Bestandteil des Anhangs F und damit des COTIF selbst sind. Für die Texte dieser Anlagen wurde eine ähnliche rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) (s. auch Ziff. 28-32 der allgemeinen Bemerkungen sowie Art. 6 § 2 des Protokolls 1999 und Art. 20 COTIF).

---

18 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen, die auch die Einfügung eines Artikels 8a über Mängel in ETV einschließen, vorwiegend historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 9 Erklärungen**

1. Es handelt sich dabei nicht um eine Erklärung im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 1 COTIF zu den ER APTU als Anhang insgesamt, sondern um Vorbehalte im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 2 COTIF zu einzelnen Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder zu einzelnen Bestimmungen dieser Anlagen, das heißt zu einzelnen für verbindlich erklärten technischen Normen oder zu einzelnen angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften.
2. Obwohl den in Artikel 3 genannten Zwecken zuwiderlaufend, ist die Möglichkeit derartiger Erklärungen im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede in der technischen Ausrüstung in den Mitgliedstaaten der OTIF aus praktischen Gründen von Interesse. Aber auch eine Harmonisierung, die sich nicht in allen Vertragsstaaten auf sämtliche Bereiche erstreckt, kann zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation im Bereich der Interoperabilität führen.
3. Erklärungen gemäß Artikel 9 können jederzeit zurückgezogen werden.
4. Siehe auch die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 10 Außerkräfttreten der technischen Einheit**

1. Wie unter Ziffer 10 und 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen die bestehenden technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, insbesondere die Bestimmungen der TE in die Anlagen zu den ER APTU übernommen werden.
2. Die geschäftsführende Verwaltung für die TE, die Schweizer Regierung (Bundesamt für Verkehr) ist an den Arbeiten zu den ER APTU beteiligt worden und hat dieser Vorgangsweise grundsätzlich zugestimmt (s. Schreiben des Bundesamtes für Verkehr vom 24.4.1997 an die Vertragsstaaten der TE).
3. Bei der TE handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten noch immer rechtlich bindend ist. Wenngleich seine Bedeutung nicht mehr die gleiche ist wie im Zeitpunkt seiner Verabschiedung und der späteren Änderungen/Ergänzungen - die letzte Fassung datiert von 1938 -, ist dieses Übereinkommen völkerrechtlich nie aufgehoben oder außer Kraft gesetzt worden. Sein Inhalt ist teilweise in andere Vereinbarungen, vornehmlich RIC und RIV, aufgenommen worden, die als Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen/ -unternehmen jedoch nicht die gleiche Rechtsqualität haben und nicht die Vertragsstaaten der TE, sondern lediglich die beteiligten Eisenbahnen binden.
4. Folgende Staaten waren Vertragsstaaten der TE im Zeitpunkt der letzten förmlichen und rechtsgültigen Änderung (Fassung 1938, in Kraft getreten am 1.1.1939): Belgien, Bulgarien, Dänemark, das Deutsche Reich, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Ungarn.



5. Die Fassung 1938 der TE dürfte auch für die Nachfolgestaaten des Deutschen Reiches, Jugoslawiens und der Tschechoslowakei völkerrechtlich verbindlich sein, und zwar nach Maßgabe des Wiener Übereinkommens von 1969 über das Recht der Verträge. Danach gilt die Fassung 1938 der TE auch in Deutschland, Österreich, Slowenien, Kroatien, in der Republik Bosnien und Herzegowina, in Mazedonien, in der Bundesrepublik Jugoslawien, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik.
6. Von den 39 Mitgliedstaaten der OTIF sind demnach 22 Staaten auch Vertragsstaaten der Fassung 1938 der TE. Lediglich die Bundesrepublik Jugoslawien als einer der Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien ist nur Vertragsstaat der Fassung 1938 der TE, aber nicht Mitgliedstaat der OTIF.
7. Im Rahmen der erweiterten Zielsetzung der OTIF (s. Art. 2 § 1 Buchst. c) und d) COTIF) ist vorgesehen, sämtliche technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, in den Anlagen der ER APTU zusammenzufassen (und auf dieser Grundlage weiterzuentwickeln).
8. In diesen technischen Anlagen zu den ER APTU sollen die Vorschriften der TE aufgehen, so dass mit Inkrafttreten des neuen COTIF, seiner Anhänge und ihrer Anlagen die TE zwischen ihren Vertragsstaaten und den Vertragsstaaten der ER APTU aufgehoben werden kann.
9. Da nicht gewährleistet ist, dass alle Vertragsstaaten der TE auch Vertragsstaaten der ER APTU sein werden, also keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, wird ein zeitgleiches Außerkrafttreten der TE für alle Vertragsstaaten der TE mit der Inkraftsetzung der Anlagen zu den ER APTU (Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen gemäß Art. 8 § 3 APTU) nicht möglich sein, zumal ungewiss ist, ob die Bundesrepublik Jugoslawien als Vertragsstaat der TE in diesem Zeitpunkt wieder Mitglied der OTIF und auch Vertragsstaat der ER APTU sein wird.
10. Das Übereinkommen über die TE enthält selbst keine institutionellen Bestimmungen z.B. hinsichtlich von Änderungen oder des Inkraft- bzw. des Außerkrafttretens. Nach dem Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge kann die Außerkraftsetzung der TE bzw. eine Vorrangregelung in ein anderes, neu abzuschließendes Übereinkommen aufgenommen werden. Um ein solches neu abzuschließendes Übereinkommen handelt es sich beim Protokoll 1999 mit seiner Anlage, dem neugefassten COTIF und seinen Anhängen. Ein besonderer völkerrechtlicher Akt außerhalb oder zusätzlich zum Protokoll 1999 und den ER APTU ist daher nicht erforderlich.
11. Artikel 10 sieht vor, dass mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen *Vertragsstaaten* der TE die Vorschriften der TE außer Kraft treten.
12. Siehe auch die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

## **Artikel 11**

### **Vorrang der Anlagen**

1. § 1 regelt den Fall, dass nicht alle Vertragsstaaten der TE Vertragsstaaten der ER APTU werden. Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben die Bestimmungen dieser Anlagen im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten der ER APTU Vorrang gegenüber den Bestimmungen der TE.
2. Wie unter Ziffer 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen nach Möglichkeit nicht nur die TE, sondern auch die entsprechenden Bestimmungen des RIV und des RIC und die für die Eisenbahnen verbindlichen technischen Merkblätter der UIC nach einer entsprechenden Bereinigung in die Anlagen der ER APTU gemäß Artikel 8 übernommen werden. Wegen des unterschiedlichen Geltungsgrundes - die TE ist ein völkerrechtlicher Vertrag, RIV und RIC sind Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen - kann jedoch eine teilweise Aufhebung von RIV und RIC nicht unmittelbar in den ER APTU geregelt werden, so dass sich § 2 darauf beschränkt, den Vorrang der technischen Anlagen der ER APTU gegenüber RIV und RIC festzulegen.
3. Als Folge der vom Revisionsausschuss gefassten grundsätzlichen Beschlüsse ergab sich die Notwendigkeit zwei weitere Artikel und eine neue Anlage anzufügen. Zugleich entfielen die bisher angeführten Anlagen; siehe die nachstehend angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Ergänzende Erläuternde Bemerkungen**

auf Grund der Beschlüsse der 24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.-25.6.2009) und der 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009)

**BEM:** In diesen Erläuterungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt worden, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

### **Allgemeine Bemerkungen**

1. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. und 8. Tagung gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem Recht der Europäischen Union (EU) und dem COTIF 1999 sahen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge F und G zum COTIF 1999 auf technischer Ebene im Zusammenhang mit deren Umsetzung zu diskutieren sind, um praktische Lösungen zu finden. Dies könne zu Treffen zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission und/oder zur Schaffung von entsprechenden Arbeitsgruppen führen.
2. Der Verwirklichung dieser Beschlüsse und Berücksichtigung der seit der Annahme des Protokolls von Vilnius in der EU erfolgten bedeutenden Fortentwicklung im Bereich der betreffenden Vorschriften, namentlich der Ausarbeitung von harmonisierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und Anerkennungsverfahren (Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/49/EG und 2004/50/EG) widmete sich eine 2004 geschaffene Revisionsgruppe, die sogenannte „Schweinsberg Gruppe“, zu der alle OTIF-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen zur Teilnahme eingeladen wurden. Diese Gruppe setzte sich zum Ziel, die Kompatibilität zwischen den Regelungen des COTIF und der Gesetzgebung der EU, insbesondere deren „Interoperabilitätsrichtlinien“ dadurch sicherzustellen, dass die Anhänge APTU und ATMF nach Maßgabe der folgenden Grundsätze geprüft und überarbeitet werden:

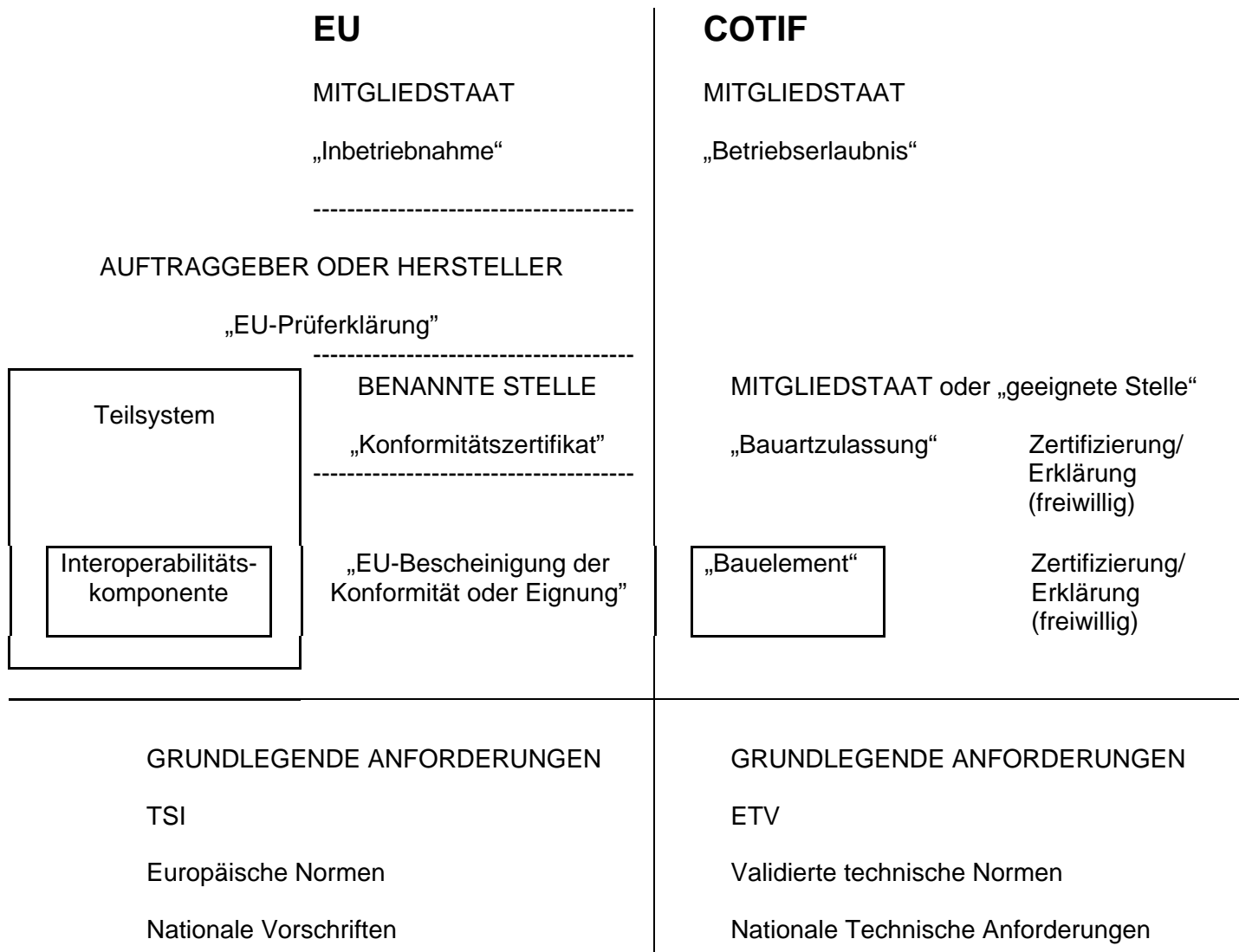
- a) Die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EU oder des EWR sind, haben das Recht, ausschließlich zwischen ihren Hoheitsgebieten stattfindende Verkehre durchzuführen, die ausschließlich der EU-Gesetzgebung entsprechen;
  - b) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus EU/EWR-Mitgliedstaaten können zum internationalen Verkehr in Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des EWR sind, auf der Grundlage der gemäß der EU-Gesetzgebung erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zugelassen werden;
  - c) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des EWR sind, können auf der Grundlage der gemäß dem COTIF1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zum internationalen Verkehr in EU/EWR-Mitgliedstaaten zugelassen werden.
3. Es wurde vereinbart, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie von der EU-Interoperabilitätsgesetzgebung vorgesehen sind, als COTIF 1999-„Standardebene“ angewendet und dadurch volle Kompatibilität sicherstellen würden und eine „Variante“ eine Reihe von Vorschriften bildet, die in einer APTU-Anlage enthalten ist und einer Gruppe von Nicht-EU/EWR-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, eine Spezifikation anzuwenden, die einer anderen RAMS- (Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Sicherheit) Ebene als jener einer TSI entspricht.
4. Das Ergebnis der ersten Tagungsperiode der Revisionsgruppe (2004-2006) bestand demgemäß in einem Vorschlag, die Anhänge APTU und ATMF so zu ändern, dass
- a) es für die EU/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF ausreichend ist, den Betrieb zwischen den EU/EWR-Mitgliedstaaten ausschließlich auf der Grundlage der EU-Gesetzgebung zu genehmigen;
  - b) es für Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EU/EWR-Mitgliedstaaten ausreichend ist, über gemäß der EU-Gesetzgebung erteilte Zertifizierungen und Genehmigungen sowie über Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz (Kompatibilität) zu verfügen, um in Nicht-EU/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF zum internationalen Verkehr zugelassen zu sein;
  - c) Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF, die
    - zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage der COTIF 1999-„Standardebene“ (identisch mit den TSI) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EU-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, oder wenn diese

- zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage einer COTIF-„Variante“ (siehe unten) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EU-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifikationen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, unter der Voraussetzung, dass bestimmte Anforderungen der Standardebene, insbesondere betreffend die Sicherheit, erfüllt sind.

5. Der Vorschlag umfasste

- a) eine Reihe von Änderungen des Anhangs APTU, um insbesondere die APTU-Anlagen den bestehenden und geplanten TSI anzupassen, die Möglichkeit zu schaffen, Sonderfälle und Varianten aufzunehmen und Regeln neu aufzunehmen, welche die Beziehung zwischen den bestehenden nationalen technischen Anforderungen und den APTU-Anlagen klären, und
- b) eine Reihe von Änderungen des Anhangs ATMF, um die Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Etappen des Zulassungsverfahrens in den EU-Interoperabilitätsrichtlinien und dem COTIF 1999 sicherzustellen und dadurch die gegenseitige Anerkennung der Ermächtigungen zur Bewertung und der Zulassungen/Genehmigungen zu ermöglichen.

6. Vergleicht man das von der EU-Gesetzgebung vorgeschriebene Verfahren und das Verfahren der entsprechend geänderten ATMF, so entsprechen die verschiedenen Elemente einander in nachstehender Weise:



7. Die Tatsache, dass diese Dokumente gegenseitig anerkannt werden, bildet demnach eine wichtige Vorschrift der überarbeiteten Anhänge. Die Überprüfung erfolgt gemäß den gleichen technischen Vorschriften (unter der Voraussetzung, dass die APTU-Anlage der entsprechenden TSI entspricht) und wird von Organen durchgeführt, die mit entsprechend klaren Zuständigkeiten und Kriterien für deren Qualifikationen und Unabhängigkeit ernannt worden sind.
8. Ein Haupterfordernis bestand darin, dass es für den Revisionsausschuss der OTIF möglich sein muss, die beantragten Änderungen der Anhänge anzunehmen. Die Änderungen konnten somit nicht die Artikel betreffen, die gemäß dem Übereinkommen nur von der Generalversammlung der OTIF geändert werden dürfen und danach der Ratifizierung unterliegen, mit anderen Worten war es erforderlich, eine weitere langjährige Wartezeit zu vermeiden, bis die Änderungen ratifiziert sind und in Kraft treten können.
9. Die Entwürfe der überarbeiteten Fassungen der Anhänge APTU und ATMF wurden dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) an dessen erster Tagung im Juli 2006 zur Kenntnis gebracht, eine nachfolgende Befassung des Revisionsausschusses war jedoch noch nicht in Betracht zu ziehen, da die EU mehr Zeit zur Prüfung der Entwürfe verlangte. Bei der zweiten Tagung des CTE im Juni 2007 unterbreiteten die EU-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Stellungnahme der Gemeinschaft mit einer Anzahl wesentlicher Bemerkungen, hauptsächlich, dass die Anhänge APTU und ATMF einer weiteren Überarbeitung bedürfen, um sie zu vereinfachen (das Konzept der Varianten überschneidet sich mit anderen Möglichkeiten, wie Sonderfälle und Freistellungen) und um die neuen Vorhaben der EU, ihre Regelungen zu ändern, zu berücksichtigen, zum Beispiel im Bereich der gegenseitigen Anerkennung und zur Aufnahme von für die Instandhaltung der Fahrzeuge zuständigen Stellen.
10. Zusätzlich zur technischen Arbeitsgruppe WG TECH, die ihre Arbeit nach der ersten Tagung des CTE aufgenommen hatte, richtete die zweite Tagung des CTE eine weitere Arbeitsgruppe, WG LEGAL, ein, um die rechtlichen Aspekte der Änderungen der technischen Anhänge F und G zu beraten.
11. WG LEGAL nahm ihre Arbeit auf, indem sie einen Antrag des Sekretariates betreffend einen neuen Artikel 3a ATMF und die weitere Verbindung zwischen den Interoperabilitätsrichtlinien und den Anhängen APTU und ATMF beriet. Artikel 3a ATMF zielte darauf ab, darin das spezifische Recht für die EU/EWR-Mitgliedstaaten, das Gemeinschaftsrecht für Fahrzeuge anzuwenden, die nur im Verkehr zwischen den EU/EWR-Mitgliedstaaten verwendet werden, aufzunehmen. Hinsichtlich des Formats der APTU-Anhänge kam WG LEGAL zu dem Schluss, dass ein einfacher Verweis auf die TSI nicht annehmbar wäre, und nahm stattdessen den Antrag des Sekretariates mit dem Zwei-Spalten-Format an; identische/ gleichwertige Vorschriften werden auf der gesamten Breite der Seite (beide Spalten) angezeigt, während die spezifischen COTIF 1999-Vorschriften in der linken Spalte und die entsprechenden EU-Vorschriften (TSI und/oder andere) Vorschriften in der rechten Spalte erscheinen, jedoch nur zur Information. Somit können beide Vorschriften in einem Dokument aufgeführt werden.

12. Hinsichtlich der weiteren Überarbeitung der Anhänge APTU und ATMF kam man zum Schluss, dass die Gruppe Schweinsberg reaktiviert werden sollte, und erteilte den Auftrag, die Frage zu prüfen, ob weitere Änderungen der Anhänge F und G, die sich aus dem Ergebnis der Entwicklungen der EU-Vorschriften ergeben würden, erforderlich sind. Die Gruppe sollte aufgefordert werden, die erforderlichen Änderungen auszuarbeiten, indem sie die Fassung, die zwischen 2004 und 2006 erstellt wurde, überarbeitet.
13. Das Hauptziel bestand darin, die beiden Anhänge den Grundsätzen der neuen Fassung der Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) anzupassen. Nachdem sie ihre Arbeit aufgenommen hatte, befasste sich die Gruppe auch mit der vor der Annahme stehenden Überarbeitung der Sicherheitsrichtlinie (2008/110/EG), soweit die Instandhaltung von Fahrzeugen betroffen war.
14. Im Juni 2008 beschloss man, die in den Anträgen aus der Periode 2004-2006 aufgenommenen „Varianten“ aufzugeben und durch die Möglichkeit zu ersetzen, das gleiche Ziel zu erreichen, indem Sonderfälle (ausgedehnt auf und gemeinsam für mehr als einen Staat) oder alternative Zielsysteme in die Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) gemäß APTU aufgenommen und Freistellungen erwogen werden. Zusätzlich zu technischen Gründen werden auch wirtschaftliche Gründe als Begründung für den Antrag eines Mitgliedstaates auf Anwendung einer solchen Lösung akzeptiert.
15. Bei der 3. Tagung des CTE (11./12.2.2009) wurden die Vorschläge zur Änderung der Anhänge APTU und ATMF erneut beraten und man stimmte darin überein, dass diese nunmehr dem Revisionsausschuss zur Annahme vorgelegt werden sollten. Bei der Vorlage sollte das Sekretariat drei Anregungen zu Details berücksichtigen, die in der Tagung vorgebracht wurden und die korrekte Terminologie und Übereinstimmung sicherstellen.
16. Seitens der Europäischen Kommission wurde erklärt, dass vom technischen Standpunkt keine Einwände gegen die Texte der Änderungen der Anhänge APTU und ATMF bestünden. Zu juristischen Aspekten wurden nachfolgend Äußerungen des Rechtsdienstes mitgeteilt, die in den Erläuterungen zu den betreffenden Bestimmungen berücksichtigt sind.
17. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EU, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
18. Der Revisionsausschuss (24. Tagung, Bern, 23.-25.6.2009) folgte weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom CTE befürworteten Vorschlägen. Artikel 4 § 2 wurde geändert, um Missverständnisse betreffend das gemäß Artikel 6 und das gemäß den maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens einzuhalten Verfahren zu vermeiden. Weiters wurden die Auswirkungen neu aufgenommener ETV auf bestehende Teilsysteme durch Einfügung eines neuen § 2a in Artikel 8 klargestellt. Abschnitt 1 der Anlage wurde durch eine neuere Fassung ersetzt. Der Revisionsausschuss kam auch überein, zusätzliche Texte in die Erläuterun-



den Bemerkungen, insbesondere zu den Artikeln 9 bis 11, aufzunehmen (zu Einzelheiten siehe die betreffenden besonderen Bemerkungen).

19. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs F (APTU) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 bis 11 APTU. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

## **Im Einzelnen**

**Mit \* gekennzeichnete Artikel dürfen nicht vom Revisionsausschuss, sondern nur von der Generalversammlung geändert werden.**

### **Artikel 1\* Anwendungsbereich**

Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss, sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Der Artikel legt den generellen Anwendungsbereich fest. Die konkreten Regelungen, in welchen Fällen nach den Verfahren gemäß APTU angenommene Vorschriften für die Verwendung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr, insbesondere wenn dieser Staaten betrifft, in denen das Recht der EU gilt, Anwendung finden, werden im geänderten Anhang ATMF getroffen. Soweit Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gilt im Falle der erwähnten Staaten generell das Recht der Gemeinschaft über Genehmigungen („Zulassungen“), Interoperabilität und Sicherheit.

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, wurde beschlossen, Begriffe, die in beiden Anhängen verwendet werden, nur im Artikel 2 des Anhangs ATMF anzuführen. Der vorliegende Artikel des APTU enthält somit eine Verweisung auf die Begriffsbestimmungen im Anhang ATMF und darüber hinaus enthält er jene Begriffe, die nur im Anhang APTU verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

### **Artikel 3\* Zweck**

Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Der in § 3 verwendete Begriff „Varianten“ ist nicht als *terminus technicus* sondern als Oberbegriff für entsprechende aus den TSI übernommene Begriffe wie „Alternatives Zielsystem“, „Sonderfall“ und „offener Punkt“ zu verstehen.

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

1. In diesem Artikel werden Zuständigkeiten klargestellt:
  - a) Normungsinstitute für technische Normen betreffend Eisenbahnmaterial und für die Normierung industrieller Produkte und Verfahren (§ 1) und
  - b) CTE für die ETV, was Artikel 20 und 33 § 6 des Übereinkommens entspricht, ausdrücklich unterstützt durch Arbeitsgruppen und den Generalsekretär.

2. § 2 hindert den Generalsekretär nicht an der Unterstützung von Antragstellern gemäß Artikel 6 § 2.

### **Artikel 5** **Validierung technischer Normen**

1. In § 1, der § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung über die Validierung maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Die Validierung einer Norm bedeutet, dass der CTE feststellt, dass die Bestimmungen dieser Norm oder von näher bezeichneten Teilen davon als eine brauchbare Lösung für das Anzeigen der Einhaltung rechtlicher Vorschriften dienen können. Die Anwendung von validierten Normen ist freiwillig. Darüber hinaus können jedoch solche validierten Normen oder validierten Teile davon durch eine Bestimmung in den ETV zu verbindlichen Vorschriften werden.
2. § 2 entspricht § 1 in APTU 1999.
3. §§ 3 und 4 sind neu. Der Generalsekretär wird in § 3 verpflichtet, Verweise auf validierte technische Normen auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei die gemäß § 4 freiwillige Anwendung einer solcherart veröffentlichten technischen Norm mit rechtlichen Folgen verbunden ist. Die freiwillige Anwendung einer validierten technischen Norm schließt nicht aus, dass die Bewertungsstelle deren korrekte Verwendung und die Übereinstimmung mit den Regelungen überprüft.

### **Artikel 6** **Annahme von ETV**

In § 1, der im Wesentlichen § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung des CTE über die Annahme von ETV maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Hinzugefügt wurde hier und auch in § 2, der ansonsten § 1 in APTU 1999 entspricht, dass die Entscheidung auch Änderungen angenommener ETV betreffen kann.

### **Artikel 7** **Form der Anträge**

Dieser Artikel wurde erweitert. Es wurde klargestellt, dass der Antrag

- zwar an den Generalsekretär zu senden ist, sich jedoch an den CTE richtet,
- auch eine Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten muss und
- vom CTE aus bestimmten Gründen zurückgewiesen werden kann.

### **Artikel 7a Folgenabschätzung**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Abzuschätzen sind die Folgen für alle
  - Vertragsstaaten,
  - Verkehrsunternehmen,
  - anderen in einschlägig betroffenen Bereichen Tätigen sowie
  - anderen ETV, zu denen sich Schnittstellen ergeben.
3. Gemäß § 3 haben die betreffenden Stellen Daten kostenlos zu liefern.

### **Artikel 8 ETV**

1. Die Überschrift wurde geändert, weil die in APTU 1999 angeführten Anlagen durch den TSI entsprechende, gemäß §§ 1 und 3 auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichende ETV ersetzt werden. Die ETV sind mit ihrem Datum des Inkrafttretens zu veröffentlichen. Die Website soll eine aktualisierte Liste der ETV mit der Angabe enthalten, welche Vertragsstaaten sie anwenden.
2. Im Übrigen erhielt der Artikel eine völlig neue Fassung, die sich an den Grundsätzen für TSI orientiert.
3. § 2a wurde aufgenommen, um die Auswirkungen neu angenommener ETV auf bestehende Teilsysteme klarzustellen, z.B. bestehende Güterwagen, Lokomotiven, Reisezugwagen oder Teile einer Infrastruktur.
4. § 9 enthält die Grundlage für die Darstellung in zwei Spalten, wobei mit der betreffenden TSI gleichlautende Texte der ETV über die ganze Seitenbreite geschrieben sind, während von dieser verschiedene Texte der ETV in zweispaltiger Darstellung links, mit dem entsprechenden Text der TSI zu Informationszwecken auf der rechten Spalte, aufscheinen.

### **Artikel 8a Mängel in ETV**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 regelt die Vorgangsweise des CTE, wenn er - insbesondere aus der Quelle der gemäß § 2 zu entsprechenden Meldungen an den Generalsekretär Verpflichteten - erfährt, dass bereits angenommene ETV Fehler oder sonstige Mängel enthalten. Aus dem angeführten Hauptbeispiel (Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen oder in Bezug auf diese unzureichende Bestimmungen) und den allfälligen Maßnahmen (Änderung der ETV und Übergangslösung) ergibt sich, dass nur solche

Mängel erfasst sind, bei denen eine Auswirkung auf den materiellen Inhalt der Vorschrift nicht *a priori* ausgeschlossen werden kann.

### **Artikel 9\*** **Erklärungen**

1. Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. § 1 bestimmt, dass Erklärungen über die Nichtanwendung nicht nur zu angenommenen ETV sondern auch zu für verbindlich erklärten technischen Normen abgegeben werden können. Gemäß Artikel 5 § 4 ist die Anwendung einer validierten technischen Norm grundsätzlich freiwillig, aber es kann eine Norm oder ein Teil davon durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen. § 1 ist daher in dieser Hinsicht dahingehend zu verstehen, dass die Möglichkeit eingeräumt wird, eine Erklärung der Nichtanwendung auch zu durch Bestimmungen in ETV für verbindlich erklärten validierten technischen Normen oder Teilen davon abzugeben.

### **Artikel 10\*** **Außerkräftreten der Technischen Einheit**

1. Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. In diesem Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde<sup>19</sup>, wird bestimmt, dass das Inkrafttreten der vom CTE gemäß Artikel 6 § 1 angenommenen ETV in allen Vertragsstaaten<sup>20</sup> der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (Technische Einheit 1938) dieses Übereinkommen außer Kraft setzt. Es hat jedoch nicht den Anschein, dass der Wortlaut dieser Bestimmung auf die Frage, ob und wann das Außerkräfttreten dieses Übereinkommens wirksam wird, eine genaue Antwort gibt. Es gibt Annahmen, dass dies der Fall wäre, wenn alle einschlägigen ETV und validierten Normen, welche die Technische Einheit 1938 abdecken, in Kraft getreten sind. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine gemeinsame Interpretation unter den Mitgliedsstaaten der OTIF und den Vertragsparteien der Technischen Einheit 1938 leicht erreichbar ist. Unter Bedachtnahme auf insbesondere jene Staaten, in denen die Außerkräftsetzung der Technischen Einheit 1938 ihre nationale Gesetzgebung betreffen würde, ist es notwendig, dass jegliche Interpretation der Gültigkeit der Technischen Einheit 1938 oder von Teilen davon das Vorrecht ihrer Vertragsparteien bleibt.

---

19 siehe in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

20 Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn.

### **Artikel 11\*** **Vorrang der ETV**

1. Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. Dieser Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde<sup>21</sup>, enthält Vorrangregelungen gegenüber der Technischen Einheit 1938 sowie RIC und RIV. Hinsichtlich der Bestimmungen der Technischen Einheit 1938 siehe Bemerkungen zu Artikel 10.
3. § 2, der auf die vor 2000 geltenden Regelungen des RIC und RIV Bezug nimmt, ist dahingehend zu verstehen, dass auch vor den diese ersetzenden Vereinbarungen die APTU und ETV Vorrang haben; z.B. wurde am 1. Juli 2006 ein Teil des RIV durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ersetzt.

### **Artikel 12** **Nationale technische Anforderungen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Mit Inkrafttreten der 2009 beschlossenen Neufassung des Anhangs APTU haben die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass der Generalsekretär über alle anwendbaren nationalen technischen Anforderungen Kenntnis erlangt. Um zu verhindern, dass Mitgliedstaaten der EU dieselben Regelungen zweimal mitteilen müssten (einmal der Europäischen Kommission, einmal dem Generalsekretär), wird die Europäische Kommission sicherstellen, dass der Generalsekretär Zugang zur von der GD TREN und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) errichteten Datenbank erhält. In diesem Fall muss für die Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind, die Datenbank in der in § 1 Satz 2 angegebenen Frist die in diesem Artikel verlangten Informationen über die nationalen technischen Anforderungen enthalten und das Aufscheinen oder Nichtaufscheinen in der Datenbank der EU gilt als rechtlicher Nachweis in Bezug auf diesen Artikel. Von in Kraft getretenen ETV abgedeckte nationale technische Anforderungen treten automatisch außer Kraft, sofern nicht rechtzeitig eine begründete Mitteilung über die notwendige Aufrechterhaltung der betreffenden nationalen technischen Anforderungen beim Generalsekretär einlangt.
3. In § 1 bedeutet der Begriff „analog“, dass die Anforderung dasselbe Schutzziel, z.B. die Sichtbarkeit eines Fahrzeugs, betrifft, aber nicht unbedingt dieselbe Lösung vorschreibt.

---

21 siehe in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

### **Artikel 13 Äquivalenztabelle**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Die Äquivalenztabelle stellt ein neues Mittel dar, um Querverweise zwischen nationalen Anforderungen, ETV und TSI zu erstellen und schließlich die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern, die gemäß unterschiedlichen Normen gebaut und zugelassen wurden. Der CTE kann Entscheidungen über die Gleichwertigkeit treffen zwischen
  - nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten,
  - ETV und TSI sowie
  - ETV und nationalen Anforderungen.
3. Die Gleichwertigkeit ist im veröffentlichten (Gleichwertigkeits-) Referenzdokument anzugeben.

#### **ANLAGE**

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

Diese Anlage entspricht Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in der durch die Richtlinie 2009/131/EG geänderten Fassung. Gruppe A wurde (wie in Artikel 13) um nationale Regeln erweitert, die mit Bestimmungen in ETV gleichwertig sind.