



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

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**LAW-17130-CR26/8/9/10**

**06.09.2017**

Original: DE

## **26. TAGUNG**

---

### **Informationen der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen betreffend:**

- Änderungsvorschläge zu Anhang F zum COTIF (APTU)
- Änderungsvorschläge zu Anhang G zum COTIF (ATMF)
- Entwurf eines neuen Anhangs H zum COTIF

Hiermit informieren wir Sie in unseren Funktionen als Vorsitzender und Sekretär des Fachausschusses für technische Fragen über die Diskussionen und Ergebnisse der letzten Tagung des Ausschusses.

Die 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) hat am 13. und 14. Juni 2017 in Bern stattgefunden. Während dieser Tagung hat der Ausschuss die Änderung des Anhangs F zum COTIF (APTU), die Änderung des Anhangs G zum COTIF (ATMF) und die Entwicklung eines neuen Anhangs H zum COTIF diskutiert.

Er ist in diesen Fragen zwar nicht entscheidungsbefugt, kann aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine fundierte Empfehlung aussprechen. Mit diesem Brief soll nun der 26. Revisionsausschuss über die Standpunkte des CTE informiert werden.

Die detaillierte Niederschrift der Diskussionen des CTE zu diesen Fragen ist diesem Brief beigelegt. Nachstehend folgt eine Zusammenfassung.

### **Änderung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF**

Für den internationalen Verkehr ist eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen sehr wichtig. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets haben sich innerhalb der EU gewisse Bestimmungen geändert, über die der CTE und seine ständige Arbeitsgruppe WG TECH von der Europäischen Kommission unterrichtet wurden. Auf der Grundlage einer Analyse der Europäischen Kommission hat das Sekretariat gemeinsam mit der WG TECH die Änderungen an den APTU und ATMF vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden soll.

Zur Harmonisierung bestimmter Termini mit den neuen EU-Vorschriften und zur Berücksichtigung gewisser Verfahrensänderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahngesellschaft der EU für die Herausgabe von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, müssen Änderungen vorgenommen werden. Die Grundkonzepte der APTU und ATMF sind von den vorgeschlagenen Änderungen jedoch nicht betroffen.

Der CTE hat die Änderungsvorschläge, einschließlich Begründungen, für die APTU und ATMF in der dem Revisionsausschuss vorgelegten Form diskutiert und abgesegnet.

### **Entwurf eines neuen Anhangs H zu COTIF**

Auf der Generalversammlung 2015 hat der Generalsekretär die Idee propagiert, im COTIF eine rechtliche Grundlage dafür zu schaffen, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern. Der vom Sekretariat der OTIF vorbereitete und daraufhin im CTE behandelte Entwurf eines neuen Anhangs H soll den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr regeln. Dieser neue Anhang stellt ein wichtiges Element auf dem Weg zur Interoperabilität dar.

- Interoperabilität im Kontext des COTIF ist die Fähigkeit verschiedener nationaler Eisenbahnsysteme für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr zu sorgen, indem den dafür erforderlichen Kennwerten entsprochen wird.
- Interoperabilität impliziert daher den grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge, bei dem die Infrastruktur von mehreren Eisenbahnunternehmen, sowohl in- wie ausländischen, genutzt wird.
- Interoperabilität hat daher einerseits das Potenzial, den Eisenbahnverkehr sehr viel effizienter zu machen, erfordert gleichzeitig aber auch die zusätzliche Harmonisierung auf der Ebene der Betriebsvorschriften, der Sicherheitszuständigkeiten und der Erteilung von Lizenzen an Eisenbahnunternehmen usw.

Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellen, die als Be-

weis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben.

Der CTE hat verschiedene Aspekte des Entwurfsvorschlags im Detail diskutiert und dem neuen Anhang zugestimmt. Im Ergebnis der Diskussionen ist der Entwurf des neuen Anhangs H dahingehend geändert worden, dass

- klargestellt wurde, dass eine Sicherheitsbescheinigung den Nachweis liefert, dass ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des vorgesehenen Betriebsbereichs in dem Staat, in dem die Bescheinigung gilt, sicher Betrieb zu führen;
- klargestellt wurde, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zwar die mit dem Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr einhergehenden Risiken kontrollieren müssen, dies jedoch andere Beteiligte mit potenziellem Einfluss auf die Sicherheit des Eisenbahnsystems von deren Pflichten nicht entbindet;
- sichergestellt wurde, dass Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der von anderen Behörden oder Staaten durchgeführten Bewertungen anerkennen, sofern diese auf der Grundlage äquivalenter Verfahren und Bestimmungen durchgeführt wurden;
- sichergestellt wurde, dass die in einem zweiten Schritt zu entwickelnden Anlagen zum neuen Anhang insbesondere die Elemente des Sicherheitsmanagementsystems und der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Konformitätsbewertung, Kontrolle und Überwachung enthalten.

Im Sinne einer effizienten Umsetzung des neuen Anhangs sollten rasch Anlagen zum Anhang entwickelt werden. Der CTE hat darüber diskutiert, ob verbindliche Fristen für die Fertigstellung dieser Anlagen festgesetzt werden könnten. Die Diskussion hat ergeben, dass die Fristen nicht verbindlich sein können, da keine Haftung im Falle einer Nichteinhaltung an die Fristverletzung geknüpft werden könne und diese somit ohne Folgen bliebe. Der CTE schlägt vor, dass die Generalversammlung stattdessen von ihrer Möglichkeit Empfehlungen auszusprechen Gebrauch machen sollte, um den CTE zu beauftragen, diese Anlagen vor Ablauf einer bestimmten Frist zu entwickeln. Diese Empfehlung wäre ein starkes Signal und könnte eine rasche Entwicklung der Anhänge vorantreiben.

Die dem Revisionsausschuss unterbreitete Entwurfsfassung des neuen Anhangs H ist vom Sekretariat der OTIF in Übereinstimmung mit den Anweisungen des CTE ausgearbeitet worden.

Wir würden uns freuen, wenn der Revisionsausschuss die in diesem Brief enthaltenen Informationen bei seinem Beschluss über die Annahme der Änderungen an den Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF und in der Diskussion zum neuen Anhang H zum COTIF berücksichtigen würde.

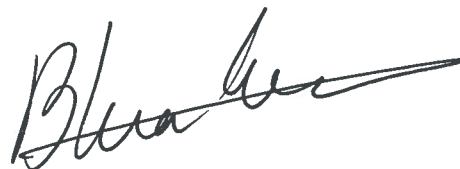
Im Namen des Fachausschusses für technische Fragen

Mit freundlichen Grüßen



Roland Bacher

Vorsitzender



Bas Leermakers

Sekretär

Anlage:

Auszug aus der Niederschrift der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

## Anlage

### 6.1 Interoperabilität über die EU hinaus: Entwurf eines neuen Anhangs H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Dokument: [TECH-17001](#)

Das Sekretariat erklärt, einen neuen Anhang zum COTIF ausgearbeitet und dem CTE 10 in Dokument TECH-17001-CTE10-6.1 unterbreitet zu haben. Das Dokument enthalte eine allgemeine Einführung in das Thema, einen Entwurf der Rechtsvorschriften sowie Erläuterungen. Mit dem neuen Anhang H solle der sichere Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr geregelt und ermöglicht werden.

Der grenzüberschreitende Betrieb ganzer Züge könne den Eisenbahnverkehr potenziell sehr viel effizienter machen, erfordere gleichzeitig aber auch zusätzliche Harmonisierungen, wie beispielsweise Betriebsvorschriften, die Regelung der Sicherheitszuständigkeiten und die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen usw. Der neue Anhang H richte sich an Staaten, die bereits die APTU und ATMF anwenden, welche Bestimmungen für Fahrzeuge enthalten, die zur Bildung eines grenzüberschreitenden Zugs verwendet werden. Ein Vorteil eines neuen Anhangs, anstelle der Ausweitung des Anwendungsbereichs der ATMF beispielsweise, liege darin, dass Staaten die erklären, den neuen Anhang nicht anzuwenden, die ATMF weiterhin anwenden könnten.

Das Sekretariat erklärt daraufhin das Konzept hinter dem neuen Anhang, wonach staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für EVU ausstellen würden, die als Beweis dafür gelten, dass ein EVU in der Lage ist, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben. Staaten könnten für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen die Ergebnisse der von anderen Behörden durchgeführten Bewertungen anerkennen. Das Konzept hinter dem neuen Anhang sei, dass jeder Staat für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen auf seinem Staatsgebiet zuständig sei, wie auch für die Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) der EVU, für die er Sicherheitsbescheinigungen ausgestellt habe. Alle EVU müssten ihr SMS auf der Grundlage der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) einrichten. In Bezug auf die Infrastrukturbetreiber (IB) werde vorgeschlagen, dass auch sie ein SMS einrichten sollten, dessen Zertifizierung und Überwachung aber nicht Gegenstand der Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF sein könne, da die Zuständigkeit hierfür auf nationaler Ebene liege.

In Bezug auf die Planung und die nächsten Schritte sei vorgesehen, das Thema auf die Tagesordnung des Revisionsausschusses im Februar 2018 zu setzen und im Anschluss daran einen Beschluss der Generalversammlung Ende September 2018 herbeizuführen. Der Entwurf des Anhangs H müsse dazu bis zur Versandfrist der Dokumente für den Revisionsausschuss in allen drei Arbeitssprachen der OTIF vorliegen. Aufgrund der für die Übersetzung benötigten Zeit müssten die Originalfassungen der Dokumente somit bis Ende Juli, also vor der nächsten Tagung der WG TECH, vorliegen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und erinnert daran, dass das Konzept der Interoperabilität im Sinne des COTIF zum ersten Mal auf der 12. Generalversammlung in 2015 präsentiert worden sei. Anschließend habe das Sekretariat seinen Standpunkt im CTE 9 vorgestellt, der dem Konzept und der Vorgehensweise zugestimmt und die WG TECH beauftragt habe, das Thema weiterzuverfolgen. Der Vorsitzende erinnert die Tagung auch daran, dass der CTE bei diesem Thema keinerlei Entscheidungsbefugnis habe, dem Revisionsausschuss aber eine auf seine Expertise gegründete Stellungnahme abgeben könne. Sobald dieser das Thema diskutiert habe, könne der Revisionsausschuss dann seinerseits der 13. Ge-

neralversammlung eine Empfehlung abgeben. Das entscheidungsbefugte Organ in dieser Frage sei die Generalversammlung. Als Diskussionshilfe weist der Vorsitzende darauf hin, dass Anhang H lediglich die technischen und betrieblichen Anforderungen umfasse, nicht jedoch den Zugang zum Netz. Letzterer könne zu einem späteren Zeitpunkt vom CTE behandelt werden, sofern dieser sich denn dafür zuständig fühle.

Der Vorsitzende nennt alle von den Teilnehmern eingereichten Bemerkungen und eröffnet die Diskussion.

### **Gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse (Artikel 5 § 3)**

In Anlehnung an die Diskussionen der WG TECH informiert das **Sekretariat** die Tagung, in Artikel 5 § 3 betreffend die gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse drei Optionen aufgenommen zu haben:

1. „... haben ... die Ergebnisse ... zu berücksichtigen“,
2. „... können ... die Ergebnisse ... verwenden“ oder
3. „... haben ... die Ergebnisse ... zu akzeptieren“.

**CH** (Christophe Le Borgne) unterstützt die Initiative des Sekretariates der OTIF und begrüßt den Entwurf für Anhang H. Unter den vorgeschlagenen Optionen plädiere die Schweiz für eine Option, mit der doppelte Bewertungen vermieden werden könnten – d. h. für Option drei.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) erklärt, dass die Europäische Union Initiative zur Harmonisierung des OTIF-Rahmens mit den Grundsätzen der EU-Sicherheitsrichtlinie – also die Einführung von SMS und CSM-Prinzipien – voll und ganz unterstütze. Er äußere sich zu diesem spezifischen Thema jedoch im Namen der Europäischen Kommission. Seiner Ansicht nach würden die Ergebnisse der Entwicklungen den EVU dabei helfen, neue Dienstleistungen anbieten zu können, anstatt sich auf Zusammenarbeitsvereinbarungen stützen zu müssen. Die dritte Option halte er für die logischste. Die Akzeptanz der Ergebnisse sollte jedoch an gewisse zusätzliche Bedingungen geknüpft werden, z. B. ob die CSM für die Konformitätsbewertung angewendet worden sei, die im COTIF noch nicht existiere.

**RS** befürwortet die dritte Option, ist jedoch der Ansicht, dass nur eine allgemeine Zertifizierung der SMS der EVU und IB erfolgen sollte und in einem zweiten Schritt dann die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen eingeführt werden sollte. Vorbedingung für die gegenseitige Anerkennung sollte eine spezifische Anlage sein, die ganz klar das Verfahren und die Regeln für die Bewertungen festlege. Dann würden alle Zertifizierungsbehörden dasselbe Verfahren anwenden.

**DE** unterstützt die dritte Option und schlägt in Anknüpfung an die Ausführungen der Kommission vor, dass die Zertifizierungsbehörde, welche die Bewertung des SMS durchführt, in der Lage sein müsse, bestätigen zu können, dass die Bewertung in Übereinstimmung mit der CSM durchgeführt worden sei, so dass andere Zertifizierungsbehörden eine Rechtsgrundlage hätten, die es ihnen erlaube, die Bewertung nicht erneut durchführen zu müssen. Dies sei nur möglich, wenn die Anforderungen, die Gegenstand der Bewertung seien, identisch oder gleichwertig seien. Neben den harmonisierten Anforderungen für das SMS sollte auch eine Harmonisierung der betrieblichen Anforderungen, etwa in Form einer ETV OPE, in Betracht gezogen werden.

Das **Sekretariat** stellt klar, dass der Entwurf für Anhang H von einer Sicherheitsbescheinigung pro EVU pro Staat ausgehe und nicht von einem nationalen Teil A und einem internationalen Teil B. Jeder Staat würde eine Bescheinigung pro EVU ausstellen und dabei, wo immer möglich, die Ergebnisse der in anderen Staaten durchgeführten Bewertungen berücksichtigen. DE und RS hätten insofern recht, als die Ergebnisse früherer Bewertungen von anderen

Zertifizierungsbehörden nur anerkannt werden könnten, wenn sie gemäß den harmonisierten Vorschriften durchgeführt worden seien. Hinsichtlich einer möglichen Transposition der TSI OPE ins COTIF gebe es dafür bereits eine Rechtsgrundlage in den APTU.

**CER** hält zwei unterschiedliche Anforderungsebenen für sinnvoll: überall anwendbare allgemeine Anforderungen und landesspezifische Anforderungen in jedem Staat.

Das **Sekretariat** fasst zusammen, warum es Artikel 5 § 3 in der vorliegenden Form formuliert habe: Die Sicherheitsbescheinigung umfasse alle in einem Staat als Beweis dafür geforderten Elemente, dass ein EVU Züge sicher betreiben könne. Einige dieser Elemente könnten derzeit aufgrund spezifischer Betriebsbestimmungen (unterschiedliche Signalgebung z. B.) derzeit noch nicht harmonisiert werden. Aufgrund der Tatsache, dass nicht alle Anforderungen harmonisiert werden könnten, sei auch die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen als Ganzes nicht möglich. Dies sei die Begründung für das vom Sekretariat der OTIF vorgeschlagene Konzept, in dem lediglich die Ergebnisse der Bewertung gegenseitig anerkannt würden, nicht jedoch die Sicherheitsbescheinigung selbst. Als Folge der Diskussion sollte der Artikel so angepasst werden, dass klar daraus hervorgehe, dass lediglich die Bewertungsergebnisse, die auf äquivalenten Anforderungen beruhen, gegenseitig anerkannt werden können.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) schlägt vor, dass der CTE das Sekretariat der OTIF beauftragen solle, den Text leicht abzuändern, so dass die gegenseitige Akzeptanz der Bewertungsergebnisse obligatorisch sei, jedoch an identische Anforderungen geknüpft werde. Die landesspezifischen Elemente, die nicht unter diese identischen Anforderungen fallen, müssten von jedem Staat einzeln bewertet werden.

### **Redaktionelle Änderungen an Artikel 5 § 1**

Der Vertreter der EU (Patrizio Grillo) schlägt vor, Artikel 5 § 1 wie folgt zu ändern:

EN Fassung

„Contracting States shall only permit the operation of trains in international ~~their territory~~ traffic by Railway Undertakings whose safety certificate is valid on their territory.“

FR Fassung

„Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international ~~leur territoire~~ que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur ~~ee leur~~ territoire.“

DE Fassung

„Die Vertragsstaaten lassen ~~auf ihrem Hoheitsgebiet~~ nur den **Betrieb von Zügen** von Eisenbahnunternehmen ~~zum im~~ internationalen **Betrieb** Verkehr zu, **die über eine gültige deren** Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet **gültig ist verfügen**.“

**A.** Der **Vorsitzende** fasst die bisherige Diskussion wie folgt zusammen:

1. Der CTE habe Artikel 5 § 3 behandelt und sich für die obligatorische gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse ausgesprochen, vorausgesetzt diesen lägen äquivalente Vorschriften zugrunde;

2. Der CTE beauftrage das Sekretariat der OTIF, den Text in Artikel 5 § 3 an die Diskussion anzupassen und insbesondere vorzuschreiben, dass Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse von anderen Zertifizierungsbehörden durchgeführten Bewertungen akzeptieren müssten, sofern identische Anforderungen zugrunde gelegen hätten;
3. Der CTE habe beschlossen, Artikel 5 § 1 in allen drei Sprachfassungen entsprechend dem Vorschlag der EU zu ändern.

### **Zertifizierung der Infrastrukturbetreiber (Artikel 5)**

**RS** fragt, ob nicht auch eine Sicherheitsbescheinigung für IB (in der EU als „Genehmigung“ bezeichnet) verbindlich vorgeschrieben werden sollte, so wie für EVU in Artikel 5, zumal in Artikel 3 § 3 sowohl EVU als auch IB zur Einrichtung eines SMS verpflichtet würden.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass gemäß dem Entwurf sowohl EVU als auch IB ein SMS einrichten müssten. Es dürfe jedoch nicht vergessen werden, dass das COTIF nur den internationalen Verkehr betreffe. In einem interoperablen System würden EVU in mehreren Staaten Betrieb führen, weswegen durch einen formellen Zertifizierungsprozess in jeden Staat bestätigt werden sollte, dass das EVU in der Lage sei, in jedem Staat Züge sicher zu betreiben. IB hingegen hätten ihren Betriebsbereich i. d. R. in einem Staat und ihre betrieblichen Aktivitäten blieben innerhalb der Staatsgrenzen. Zudem widmeten IB nur einen kleinen Prozentsatz ihrer Aktivität dem internationalen Verkehr, den Hauptteil stattdessen dem nationalen Verkehr. Aus diesem Grund solle aus Sicht des Sekretariates jeder Staat selbst entscheiden, wie er sicherstelle, dass die Aktivitäten des IB im Einklang mit dem COTIF stünden. Es gebe hier eine Parallele zu Artikel 8 APTU, nach dem die Eisenbahninfrastruktur mit den Bestimmungen der ETV übereinstimmen müsse, wo aber Zulassung und Überwachung den in dem betreffenden Staat geltenden Vorschriften unterlägen. Grundsätzlich gelte für die Infrastruktur oder ihren Betrieb, dass das COTIF ein Ziel vorgeben könne (z. B. dass die Infrastruktur mit den ETV übereinstimmen oder dass der IB über ein SMS verfügen müsse), die Umsetzung des Ziels liege aber beim jeweiligen Staat. Bei der Ausarbeitung des Anhangs H sei das Sekretariat der OTIF diesem Grundsatz gefolgt. Nichtsdestoweniger sei dem CTE in Artikel 8 § 5 des Anhangs H die Möglichkeit zur Herausgabe von Empfehlungen oder bewährten Verfahren gegeben. Man schlage vor, dass Vorschriften betreffend Zertifizierung und Überwachung von IB in entsprechender Form entwickelt werden könnten.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) stimmt RS insofern zu, als er eine gewisse Logik in der Harmonisierung der Zertifizierung von IB sehe. Seiner Ansicht nach reiche es nicht aus, nur das SMS der EVU zu zertifizieren, da es eine Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur gebe und ein das Staatsgebiet eines anderen Staates befahrendes EVU auch gerne die Sicherheit hätte, dass die Infrastruktur gut instand gehalten und betrieben wird. Ein zertifiziertes SMS des IB würde den EVU (*mit zertifiziertem SMS*) Vertrauen geben, dass sich die Infrastruktur, auf der es seine Züge betreibt, in gutem Zustand befindet. Sollten in Anhang H keine Angaben dazu aufgenommen werden, wie das SMS zu zertifizieren sei, könnte es den Mitgliedstaaten überlassen werden, den Zertifizierungsprozess gemäß ihren nationalen Vorschriften durchzuführen.

**DE** schlägt vor, zwischen technischer und rechtlicher Sichtweise zu unterscheiden. Aus technischer Sicht stimme man RS und der Kommission zu. Das gegenwärtige System der EU verpflichte EVU und IB dazu, ein zertifiziertes SMS zu haben, da es eine Schnittstelle zwischen EVU und IB gebe. Aus (völker)rechtlicher Sicht hingegen teile man die Meinung des Sekretariates, d. h. dass das COTIF nur den internationalen Verkehr betreffe, der Großteil der Aktivitäten der IB sich dagegen auf nationaler Ebene abspiele. Die EVU müssten jedoch versichert



sein, dass der IB in der Lage ist, seine Aktivitäten in einer Weise zu organisieren, die es mehreren EVU ermöglicht, auf seinem Netz internationalen Betrieb zu führen. Daher benötigen die IB ein von einer unabhängigen Behörde abgenommenes SMS, damit verschiedene EVU die betreffende Infrastruktur nutzen können.

Auch der **Generalsekretär der OTIF** denkt, dass aus technischer Sicht die Kompatibilität mit der Infrastruktur und die Sicherheit im internationalen Verkehr gewährleistet werden müssen. Rechtlich gesehen könnten die Anforderungen betreffend die Zertifizierung der IB jedoch nicht über den Anwendungsbereich des COTIF hinausgehen. Es dürfe nicht vergessen werden, dass der internationale Verkehr nur einen geringen Teil des Gesamtverkehrs ausmache, daher könnten Aufforderungen an die OTIF-MS zur Einführung einer harmonisierten Zertifizierung der SMS der IB für den internationalen Verkehr nur wieder infrage gestellt werden. Der CTE könne jedoch selbstverständlich Empfehlungen aussprechen und bewährte Verfahren aufstellen.

**NB-Rail** informiert die Tagung, dass einige Staaten private Prüforgane mit der Zertifizierung der SMS beauftragt hätten (AT beispielsweise).

**CER** unterstützt den Vertreter der EU und schlägt vor, dass die Nicht-EU-OTIF-MS wenn möglich gebeten werden sollten, Statusberichte zur Zertifizierung des SMS ihres IB zu liefern, damit das Ausmaß des Problems festgestellt werden könne.

In Antwort auf die Frage des **Vorsitzenden**, bis wann ein solcher Bericht vorgelegt werden könne, erklärt der **Generalsekretär der OTIF**, dass ein Rundschreiben an die Nicht-EU-OTIF-MS vorbereitet werden könne, da die SMS der IB der EU-OTIF-MS ja bereits zertifiziert seien. Er weist auch darauf hin, dass das Interoperabilitätskonzept der OTIF eher auf die Funktionen des IB fokussiert sei und nicht so sehr auf die diese Aufgaben des IB wahrnehmenden Stellen. In einigen Nicht-EU-OTIF-MS gebe es beispielsweise immer noch integrierte Eisenbahnen, unter deren Dach die Funktionen der EVU und der IB vereint seien.

In Antwort auf eine Frage des **GCC** erklärt das **Sekretariat**, dass der Anhang vorrangig für die Nicht-EU-OTIF-MS entwickelt werde, da die EU-OTIF-MS bereits ein ähnliches System für den Verkehr zwischen EU-MS anwenden würden. Jedoch falle auch der Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten in den Anwendungsbereich, so dass auch EU-Staaten davon profitieren könnten. Er erinnert daran, dass der neue Anhang die Sicherheit und den Betrieb betreffe, nicht jedoch Fragen des Marktzugangs.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag des Sekretariates, Empfehlungen und bewährte Verfahren betreffend die Zertifizierung von IB zu verwenden, und befürwortet zudem die Idee der CER, bis zum Revisionsausschuss einen Statusbericht zu den SMS der IB aus den Nicht-EU-MS vorzubereiten.

**B.** Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion darüber, ob die Zertifizierung der IB in Anhang H aufgenommen werden solle oder nicht, wie folgt zusammen:

1. Der CTE habe das Thema der Zertifizierung der IB von technischer wie von rechtlicher Warte aus betrachtet. Die Tagung habe geschlossen, dass aus technischer Sicht eine solche Zertifizierung zwar ratsam wäre, aus rechtlicher Sicht jedoch nicht machbar scheine, da man sich womöglich jenseits des Anwendungsbereichs des COTIF bewegen müsse. Stattdessen sollten Empfehlungen und bewährte Verfahren zur Zertifizierung der IB entwickelt werden.
2. Das Sekretariat der OTIF werde die Nicht-EU-OTIF-MS in einem Rundschreiben auffordern, ihm rechtzeitig vor dem Revisionsausschuss Auskunft über ihre nationale Si-

tuation in Bezug auf IB zu geben, z. B. Bestand eines SMS und dessen Zertifizierung und Überwachung.

### **Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen (Artikel 3 § 2)**

**CER** schlägt vor, Artikel 3 § 2, nach dem EVU und IB für den sicheren Betrieb der Züge verantwortlich sind, so zu ändern, dass auch alle anderen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystem haben können (Instandhaltungsstellen, Hersteller, Halter, Dienstleister usw., gemäß Artikel 4.4 der EU-Sicherheitsrichtlinie) aufgenommen würden.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt die Meinung der CER und schlägt die ursprüngliche Änderung vor.

Das **Sekretariat** erinnert an die Gründe, die zum gegenwärtigen Wortlaut geführt hätten, dass nämlich der Zug vor seiner Abfahrt unter die ATMF falle und während der Fahrt dann unter den neuen Anhang H. Nichtsdestoweniger könne man einem integrativeren Wortlaut zustimmen, wie etwa den an die Wand projizierten Änderungen.

**C.** Der **Vorsitzende** stellt die stillschweigende Annahme folgender Änderung fest:

„Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystem haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen [...].“

### **Redaktionelle Änderungen an Artikel 7 § 1**

Mit Blick auf die Harmonisierung der verschiedenen Sprachfassungen hat die EU dem Sekretariat auch die folgenden Vorschläge unterbreitet (Änderungen sind fett markiert):

EN Fassung

„Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the scope of their **Safety** Certificates.“

FR Fassung

„Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites de leur certificat de **sécurité**.“

DE Fassung

„Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer **Sicherheitsbescheinigung** ~~Be-scheinigungen~~ betreiben.“

Die Änderungen werden stillschweigend angenommen.

### **Entwicklung weiterer detaillierter Vorschriften wie der CSM (Artikel 8)**

Das **Sekretariat** informiert die Tagung, zwei Kommentare der EU zu der im erläuternden Text aus dem Rechteck zu Beginn des Artikels enthaltenen Liste der Anlagen erhalten zu haben.

Zum einen schlage die EU vor, diese Liste in den Rechtstext von Artikel 8 zu übernehmen und um angemessene Fristen für die Annahme dieser Anlage zu ergänzen.

Bei dem Vorschlag der EU, die Liste in den Rechtstext aufzunehmen, sehe das Sekretariat kein Problem. Allerdings sollten die im CTE vertretenen Staaten seiner Ansicht nach nicht gezwungen werden, Bestimmungen innerhalb einer festgesetzten Frist anzunehmen, zumal es keine Konsequenzen gebe, wenn die Frist nicht eingehalten werde. Stattdessen schlage man vor, dass die Generalversammlung (dringend) empfehlen könne, diese Anlagen innerhalb einer bestimmten Frist zu entwickeln. Diese Empfehlung sei ein politisches Signal und könne eine rasche Entwicklung vorantreiben.

Zum anderen sei die EU aufgrund eigener Erfahrungen aus der Vergangenheit besorgt, dass solange diese Anlagen nicht existieren, die Nicht-EU-OTIF-MS nationale Vorschriften zum SMS oder zur CSM einführen könnten, wodurch die Harmonisierung erschwert werde.

**RS** stimmt zu, dass die Anlagen lieber in den Rechtstext als in den erläuternden Text integriert werden sollten.

Auf die Frage des Vertreters des **GCC**, wie Anhang H ohne Frist umgesetzt werden könne, fügt der **Generalsekretär der OTIF** zu den Ausführungen des Sekretariates noch hinzu, dass die Entwicklungen mit den im COTIF festgesetzten Grundsätzen übereinstimmen müssten. Ein neuer Anhang benötige somit nicht nur die Genehmigung der Generalversammlung, sondern auch die schriftliche Genehmigung jedes Staates. Eine schnelle Umsetzung von Anhang H hänge hauptsächlich vom guten Willen der OTIF-MS selbst ab. Ferner sei es den Mitgliedstaaten laut COTIF möglich, einzelne Anhänge des Übereinkommens in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden. Hierfür müssten sie dies dem Generalsekretär entsprechend mitteilen.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) wiederholt seine Bedenken in Bezug auf die Fristen für die Annahme neuer Anlagen. Die Bestimmungen aus Artikel 5 könnten nicht ausgeführt werden, bevor nicht die CSM angenommen sei. Außerdem müsse geklärt werden, ob der CTE zur Entwicklung neuer Anlagen befugt sein „könnte“ oder „sollte“. Schließlich fragt er, ob die Liste der Anlagen vollständig sei und schlägt vor, all diese Punkte im Revisionsausschuss zu diskutieren.

**RS** schlägt vor, dass der CTE befugt sein sollte, gegebenenfalls weitere Anlagen zu entwickeln.

Aus Sicht des **Sekretariates** „sollte“ der CTE mit der Entwicklung der ersten vier Anlagen aus der Liste im Erläuterungstext beauftragt werden; die Möglichkeit, weitere Anlagen der Liste zu entwickeln, solle für den Bedarfsfall offen gelassen werden.

**D.** Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen, stellt den Konsens fest und zieht folgende Schlussfolgerungen:

1. Der CTE habe beschlossen, Artikel 7 § 1 in allen drei Sprachfassungen entsprechend dem Vorschlag der EU zu ändern;
2. Der CTE schlage vor, dass die Generalversammlung dringend empfehlen sollte, die Anlagen zu Anhang H innerhalb einer bestimmten Frist zu entwickeln;
3. Der CTE habe beschlossen, die ersten vier Anlagen zu Artikel 8, sobald das Sekretariat sie entworfen habe, in den Rechtstext aufzunehmen; Der CTE solle befugt sein, gegebenenfalls weitere Anlagen zu entwickeln.

**Ergebnis:**

1. Der CTE unterstützt den allgemeinen Anwendungsbereich, die Ziele und die Grundsätze des Entwurfs für den neuen Anhang H. Der CTE beauftragt das Sekretariat der OTIF, den Text in Übereinstimmung mit den Diskussionen zu ändern und dann dem Revisionsausschuss vorzulegen. Der Revisionsausschuss könnte ihn dann der 13. Generalversammlung als Vorschlag unterbreiten.
2. Das Sekretariat der OTIF wird einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief mit den Schlussfolgerungen des CTE an den Vorsitzenden Revisionsausschusses vorbereiten.

**6.2 Änderungsentwurf APTU: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss**

**Dokument:**     [TECH-17002](#)

Das **Sekretariat** hat für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt das Dokument TECH-17002-CTE10-6.2 vorbereitet. Es hebt hervor, dass eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen für den internationalen Verkehr sehr wichtig sei. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets hätten sich innerhalb der EU zudem gewisse Bestimmungen geändert, über die die Kommission den CTE und die WG TECH unterrichtet habe. Auf der Grundlage einer Analyse der Kommission habe das Sekretariat gemeinsam mit der WG TECH die Änderungen an den APTU vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden solle. Der CTE sei in dieser Frage nicht entscheidungsbefugt, könne aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine fundierte Empfehlung aussprechen. Der Revisionsausschuss sei in Bezug auf diese Änderungen entscheidungsbefugt. Die vorgeschlagenen Änderungen beträfen ausschließlich Artikel 8.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, alle Kommentare der Teilnehmer zu den überarbeiteten APTU aufzulisten und dann nacheinander zu diskutieren.

**Artikel 2 e)**

**CER** hat einen redaktionellen Kommentar zur Begriffsbestimmung der technischen Normen und deren freiwilliger Anwendung in der FR Fassung. Mit Blick auf die Bestimmungen in Artikel 5 § 4 schlägt er folgende Änderung vor:

„e) « norme technique » désigne une norme **d'application** volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;“

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) möchte, dass die Kommission die Kohärenz dieses Vorschlags mit den EU-Bestimmungen prüft. Er werde das Sekretariat der OTIF über das Ergebnis der Prüfung informieren.

**Artikel 8 § 4 h)**

**CER** fragt, ob dieser Punkt im Fall von Erneuerungen und Aufrüstungen anwendbar sein solle, und ob der Text rückwirkend geltend gemacht werden könne.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit dem Änderungsvorschlag des Sekretariates für die APTU einverstanden. Er erinnert daran, dass die Antragsteller in der EU bei Erneuerungen oder Aufrüstungen verpflichtet seien, der NSB das technische Dossier einzureichen. Unter Berücksichtigung der Strategie zur Umsetzung der TSI entscheide die NSB daraufhin gemäß Kapitel 7 der TSI, ob eine neue Genehmigung benötigt werde. Obwohl die EU den vorgeschlagenen Text befürworte, sei er der Ansicht, dass die Bedingungen, unter denen eine neue Genehmigung erforderlich ist, klar in den ETV beschrieben sein sollten.

#### **Artikel 8 § 4 i)**

**RS** ist der Ansicht, dass eine Bewertung der ortsfesten Teilsysteme (Vorrichtungen) nicht möglich sei, da der CTE die entsprechende ETV nie angenommen habe. Er regt an, die Entwicklung einer ETV für ortsfeste Vorrichtungen in Erwägung zu ziehen.

Das **Sekretariat** stimmt RS insofern zu, als noch keine ETV die ortsfesten Vorrichtungen abdecke. Das Konzept des für die APTU vorgeschlagenen neuen Textes sei nicht, auf den Bedarf an der Entwicklung einer neuen ETV hinzuweisen, sondern vorzuschreiben, dass künftige ETV Parameter zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur enthielten.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) informiert die Tagung, dass die ERA im Herbst 2017 mit der Aufnahme von Parametern zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und ortsfesten Vorrichtungen in die TSI beginnen werde.

#### **Artikel 8a**

Angesichts der Tatsache, dass der CTE einmal im Jahr tagt, fragt sich die **CER**, wie effizient der Ausschuss im Falle von dringenden Änderungen an ETV sei.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) erklärt, dass es in der EU Bestimmungen zur Vorgehensweise in dringenden Fällen gebe. Die Kommission fordere in diesen Fällen eine technische Stellungnahme der ERA an, die anschließend bei einer der jährlichen drei RISC-Tagungen validiert werde. Darüber hinaus bestehe die Möglichkeit des schriftlichen Verfahrens im RISC.

Das **Sekretariat** erinnert die Tagung daran, dass die Bedingungen für den Entzug oder das Ruhen von Betriebszertifikaten in Artikel 10 § 8 ATMF festgelegt seien und in dringenden, die Sicherheit betreffenden Fällen angewendet werden könnten. In Bezug auf dringende Änderungen an den ETV, ermächtige Artikel 8a § 1 APTU den CTE dazu, „geeignete Maßnahmen“ zu treffen. Der **Generalsekretär der OTIF** denkt, dass anstelle einer Änderung von Artikel 8a die WG TECH ein spezifisches Verfahren für dringende Fälle erarbeiten könne, welches dann vom CTE zu diskutieren sei.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält für TOP 6.2 folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE habe zur Kenntnis genommen, dass die Kommission die Sprachfassungen von Artikel 2 e) prüfen und das Sekretariat der OTIF über das Ergebnis informieren werde;
2. Der CTE habe Artikel 8 behandelt und die für den Revisionsausschuss vorgeschlagenen Änderungen unterstützt;

3. Mit Blick auf die Vorgehensweise des CTE in dringenden Fällen, habe der Ausschuss festgestellt, dass der in Artikel 8a § 1 gegebene Rechtsrahmen ausreichend sei, und dass darauf aufbauend spezifische Verfahren für dringende Fälle entwickelt werden könnten;
4. Das Sekretariat der OTIF werde einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief an den Vorsitzenden Revisionsausschusses vorbereiten.

### 6.3 a) Änderungsentwurf ATMF: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

Dokument: [TECH-17003](#)

### b) ATMF-Revision: Fragen und Anmerkungen

Dokument: [TECH-17017](#)

Das **Sekretariat** erklärt, für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt aus den bereits unter dem vorherigen TOP erläuterten Gründen das Dokument TECH-17003-CTE10-6.3 vorbereitet zu haben. Das Dokument sei gemeinsam mit der WG TECH und auf der Grundlage einer Analyse der Kommission ausgearbeitet worden. Der CTE sei in dieser Frage nicht entscheidungsbefugt, könne aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine Empfehlung aussprechen. Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

**RS** schlägt vor, Artikel 6 § 4 zu erweitern und Anforderungen für zusätzliche Zulassungen für Fälle der Inkompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und nicht harmonisierter Infrastruktur aufzunehmen.

**DE** wirft ein, dass nach der Einführung von Artikel 6 § 3 ein zugelassener Güterwagen auf der Infrastruktur jedes Vertragsstaates verwendet werden könne. Es sei Aufgabe der EVU sicherzustellen, dass die technischen Merkmale des Fahrzeugs mit denen der Infrastruktur kompatibel seien. Dies bedeute, dass auch wenn ein Fahrzeug auf allen Netzen zugelassen sei, es nicht zwingend auf allen Teilen aller Netze betrieben werden könne. Andererseits decke Artikel 6 § 4 auch Fahrzeuge ab, deren Schnittstellen mit der Infrastruktur nicht harmonisiert seien, z. B. Triebfahrzeuge aus Gründen der Stromversorgung oder der elektromagnetischen Kompatibilität usw. Derartige Bestimmungen seien oft länderspezifisch und könnten nur auf nationaler Ebene geprüft werden. Aus diesem Grund sollten nach deutschem Ermessen zusätzliche Zulassungen von Fahrzeugen für spezifische Linien, anstatt für das gesamte Netz, nach Möglichkeit vermieden werden.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit dem Änderungsvorschlag des Sekretariates für die ATMF einverstanden und schlägt darüber hinaus eine linguistische Verbesserung für den deutschen Text vor („Inverkehrbringungs-genehmigung“ solle in Artikel 3a, §§ 1, 2 und 3 der deutschen Fassung durch „**Genehmigung zum Inverkehrbringen**“ ersetzt werden). Er stimme auch der Erklärung DE zu und sei der Ansicht, dass die Frage der Kompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und der Infrastruktur bereits von Artikel 6 §§ 2, 3 und 4 abgedeckt sei.

**RS** schlägt vor, zur Wahrung der Kohärenz innerhalb der ATMF in Artikel 10 § 4 „Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszu-

lassung verfügt, *ändern*, [...]“ zu ändern in „Möchte der Antragsteller das Verwendungsbereich eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, *erweitern*, [...]“.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag RS.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass das vom Sekretariat der OTIF vorbereitete Dokument TECH-17017 aus Zeitgründen nicht behandelt werden könne. Er schlägt vor, die entsprechenden Themen, d. h. die neue Rolle der ERA bei der Genehmigung von Fahrzeugen und die Wechselwirkung zwischen den ATMF und dem EU-Recht im Sinne des Artikels 3a ATMF, in der WG TECH zu diskutieren. Der CTE 10 stimmt diesem Vorschlag stillschweigend zu.

Er fasst die Diskussion zusammen und hält zu TOP 6.3 folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE habe den Vorschlag der EU zur Änderung von Artikel 3a §§ 1, 2 und 3 der deutschen Fassung der ATMF akzeptiert;
2. In Bezug auf die Frage der Inkompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und nicht harmonisierter Infrastruktur habe der CTE festgestellt, dass dieser Punkt bereits von Artikel 6 §§ 2, 3 und 4 ATMF abgedeckt sei und keine Änderungen nötig seien;
3. Der CTE habe sich darauf geeinigt, in Artikel 10 § 4 ATMF das Wort „**erweitern**“ anstelle von „*ändern*“ zu benutzen;
4. Der CTE habe die WG TECH beauftragt, das Dokument TECH-17017 zu analysieren und zu diskutieren und die Ergebnisse dem nächsten CTE mitzuteilen;
5. Der CTE habe das Sekretariat der OTIF beauftragt, das Dokument für den Revisionsausschuss in Übereinstimmung mit den diskutierten Änderungen zu überarbeiten;
6. Das Sekretariat der OTIF werde einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief an den Vorsitzenden des Revisionsausschusses vorbereiten.