



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-17131-CR26/8.1**

**27.10.2017**

Original: EN

## **26. TAGUNG**

---

### **Neuer Anhang H zum COTIF**

Textentwürfe des Generalsekretärs  
(Ergebnis der Arbeiten des Fachausschusses für technische Fragen)

# 1. VORBEREITENDE ARBEITEN

## 1.1. EINLEITUNG

Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, könnten künftig auch Vorschriften entwickelt werden, mit denen die Interoperabilität im Sinne ganzer Züge gefördert würde. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden.

Verlässliche und schnelle Beförderungen werden für das Geschäft von Unternehmen und nationale Wirtschaften immer wichtiger. Die Eisenbahn muss sich im internationalen Verkehr gegen andere Verkehrsträger wie den Straßen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehr behaupten, die, bedingt durch die Architektur ihres Systems, weniger durch die Schnittstellen zwischen technischen Systemen einerseits und organisatorische Aspekte andererseits eingeschränkt sind. Um als Verkehrsträger Eisenbahn wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die nationalen Eisenbahnsysteme mehr aufeinander abgestimmt und stärker miteinander verknüpft werden, so dass Züge darauf „interoperieren“ können.

Vereinbarungen zwischen Staaten zum gegenseitigen Betrieb von Zügen aus einem Staat auf der Infrastruktur eines anderen Staates erscheinen dabei unerlässlich.

Ein Teil dieser Vereinbarungen wird sich mit der Sicherheit der Eisenbahnsysteme befassen müssen, wenn Infrastrukturbetreiber dazu angehalten sind, mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Unkoordinierte bilaterale Abkommen wären in diesem Zusammenhang wenig hilfreich. Stattdessen sollten im Sinne der Effizienz auf zwischenstaatlicher Ebene allgemeine Grundsätze und Vorschriften entwickelt werden. Hierdurch würde die Verknüpfung der nationalen Systeme zum Vorteil des internationalen Eisenbahnverkehrs in abgestimmter und koordinierter Weise erfolgen können.

## 1.2. ZIEL UND ANWENDUNGSBEREICH DES NEUEN ANHANGS

Ziel des neuen Anhangs ist es, allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufzustellen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden.

Seit ihrer Konzipierung regeln die ATMF die Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr, einschließlich der Bestimmung der auf diese Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften und der Pflichten zur korrekten Verwendung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Die Bestimmungen basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

### 1.2.1. DERZEITIGER ANWENDUNGSBEREICH DER ATMF

Die letzte Revision der ATMF fand in 2014 statt und ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten. Auslöser der Revision war die wachsende technische Freiheit beim Bau von Fahrzeugen und insbesondere Güterwagen. Infolge der wachsenden Anzahl an funktionalen Anforderungen in der ETV Güterwagen zur Förderung der Innovation, kann nicht länger sicher davon ausgegangen werden, dass alle Güterwagenarten sicher zusammengekuppelt und gemeinsam in einem Zug betrieben werden können. Mit der Revision der ATMF sollte daher die Zuständigkeit für die Zugbildung und die korrekte Verwendung von Fahrzeugen geklärt werden. So ist Artikel 15a entstanden, der die jeweiligen Pflichten der Eisenbahnunternehmen, Halter und Infrastrukturbetreiber einander gegenüber regelt. Dieser neue Artikel 15a legt gemeinsam mit Artikel 15 zu den Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen die rechtlichen Anforderungen fest, mit denen sichergestellt wird, dass:

- jedem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen ist, welche die Verantwortung für den guten Instandhaltungszustand des Fahrzeugs trägt;

- die ECM für Güterwagen in Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A zertifiziert sind;
- alle Fahrzeuge im Zugverband unter der Aufsicht des Eisenbahnunternehmens innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen verwendet werden;
- die Züge vom Eisenbahnunternehmen so gebildet werden, dass ihr sicherer Betrieb gewährleistet ist;
- Züge nur auf kompatibler Infrastruktur betrieben werden, wofür das Eisenbahnunternehmen die Verantwortung trägt.

Die ATMF beinhalten alle notwendigen Elemente dafür, dass nicht nur Fahrzeuge, sondern auch in einem Staat gebildete Züge in anderen Staaten nicht in Frage gestellt werden müssen. Der eigentliche Betrieb der Züge liegt dabei nicht im Anwendungsbereich der ATMF.

### 1.2.2. INTEROPERABILITÄT ÜBER DIE EU HINAUS

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. Interoperabilität bedeutet in diesem Zusammenhang die sichere und ununterbrochene Bewegung von Zügen auf und zwischen Eisenbahnsystemen benachbarter Staaten. Eisenbahnunternehmen wären dann praktisch in der Lage, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten müsste.

In Übereinstimmung mit den Diskussionen, die mit Partnerorganisationen und im Fachausschuss für technische Fragen geführt wurden, schlägt das Sekretariat vor, die Interoperabilität über die EU hinaus anhand folgender zwei Parallelpfade zu verfolgen:

- Den Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb, die insbesondere Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber betreffen, um den sicheren Betrieb von Zügen zu gewährleisten; dazu gehört auch die Zertifizierung und Überwachung von Eisenbahnunternehmen und die Zertifizierung von ECM für Güterwagen.
- Den Schienennetz-Zugangsbedingungen, die regeln, unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnunternehmen seine Züge in einem Staat betreiben kann, einschließlich u. a. Erteilung von Genehmigungen, Entgelten und Fahrwegzuweisung.

Das Sekretariat der OTIF schlägt vor, diese zwei Themen in zwei getrennten neuen Anhängen zum COTIF zu behandeln. Dieses Dokument widmet sich dem ersten Thema. Thema zwei sollte separat analysiert werden, um zunächst zu ermitteln, inwieweit es nötig und machbar ist.

Grund für die Trennung der beiden Punkte ist, dass der erste unabhängig vom zweiten geregelt werden kann.

Auch ohne international festgelegte Schienennetz-Zugangsbedingungen können Staaten eigenständig oder in bi- bzw. multilateralen Abkommen Zugangsbedingungen für ihre Netze festlegen. Es wäre auch kein Problem, wenn ein Staat verschiedene Zugangsabkommen mit diversen Nachbarstaaten abschließt.

Der sicherheits- und betriebsbezogene Ansatz hingegen muss so weit wie möglich harmonisiert sein, um ein modernes und effizientes Sicherheitskonzept entwickeln und die Verbreitung verschiedener, miteinander inkompatibler Sicherheitskonzepte verhindern zu können.

### 1.2.3. VORGESCHLAGENER ANWENDUNGSBEREICH DES NEUEN ANHANGS H

Zur Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus sollten Vorschriften entwickelt werden, die in Ergänzung der ATMF angewendet werden können. Während die ATMF die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr regeln, sollte der neue Anhang den Betrieb von Zügen abdecken, gebildet aus Fahrzeugen, die ihrerseits wiederum den ATMF unterliegen. Die Bestimmungen des neuen Anhangs basieren auf folgenden Grundsätzen:

- Der neue Anhang sollte nur von Staaten angewendet werden, deren Eisenbahnsystem und anwendbares Eisenbahnrecht sich nach den ATMF richten. Dabei würde z. B. die Annahme zugrunde gelegt werden, dass alle Fahrzeuge eines Zuges über eine Betriebszulassung und zugewiesene ECM verfügen. Die Anwendung des neuen Anhangs würde bedeuten, dass
  - alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
  - das Eisenbahnsystem so organisiert ist, dass der Infrastrukturbetreiber im Sinne der ATMF mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten muss;
  - die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
  - es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt [und der Generalsekretär über alle zertifizierten Eisenbahnunternehmen in Kenntnis gesetzt wird?];
  - alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über Sicherheitsmanagementsysteme verfügen, die von staatlicher Seite zu überwachen sind.
- Unbeschadet der sich aus den ATMF für Halter und ECM ergebenden Pflichten wären Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemeinsam für den sicheren Betrieb von Zügen zuständig, jeder innerhalb eines klar abgesteckten Rahmens.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wäre für die Harmonisierung der Vorschriften in folgenden Bereichen zuständig:
  - Sicherheit und Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr;
  - Vorschriften über die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu unterhaltenden Sicherheitsmanagementsysteme und Kontrolle ihrer korrekten Anwendung;
  - Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
  - Überwachung der Sicherheitsmanagementsysteme durch die oder im Auftrag der Staaten.

## 1.3. PLANUNG

Das Interoperabilitätsthema wurde im Fachausschuss für technische Fragen 2016 präsentiert und diskutiert. Dort wurde das Konzept prinzipiell gutgeheißen und die ständige Arbeitsgruppe mit seiner Weiterentwicklung beauftragt. Das Ergebnis der Arbeiten liegt nun Form dieses neuen Anhangsentwurfes vor.

Dieser Entwurf ist vom Fachausschuss für technische Fragen am 13. und 14. Juni 2017 überarbeitet und im Anschluss daran dem 26. Revisionsausschuss unterbreitet worden. Für die endgültige Annah-

me eines neuen Anhangs bedarf es eines Beschlusses der Generalversammlung, die voraussichtlich für den Herbst 2018 einberufen wird.

#### **1.4. ÄNDERUNGEN AM COTIF AUFGRUND DES NEUEN ANHANGS**

Neben dem neuen Anhang müsste auch das Grundübereinkommen überarbeitet werden; es müssten Verweise auf den neuen Anhang aufgenommen sowie Zuständigkeiten und Verfahren für seine Änderung festgelegt werden.

Die am Grundübereinkommen notwendigen Änderungen werden in einem separaten Dokument vorgeschlagen.

#### **1.5. VORTEILE DES NEUEN ANHANGS**

In diesem Zusammenhang kann der vorgeschlagene neue Anhang mit seinen Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb auch ohne gänzlich harmonisierte Zugangsbedingungen sehr nützlich sein. Die verschiedenen Netzzugangsmodelle, basierend auf einem offenen oder restriktiveren Markt, würden von einer harmonisierten Herangehensweise an sicherheits- und betriebsbezogene Pflichten profitieren.

Schienenetz-Zugangsbedingungen können von jedem Staat individuell oder durch bi- bzw. multilaterale Abkommen zwischen Staaten festgelegt werden. Der internationale Betrieb von Zügen kann auch dann möglich sein, wenn die Zugangsbedingungen nicht vollständig harmonisiert sind.

#### **1.6. NÄCHSTE SCHRITTE AUF DEM WEG ZUR VERVOLLSTÄNDIGUNG DES INTEROPERABILITÄTSRAHMENS**

In der Praxis hängt der grenzüberschreitende Betrieb von Zügen nicht nur von den in diesem Entwurf festgelegten technischen und sicherheitsbezogenen Elementen ab, sondern auch von den Zugangsmöglichkeiten und -bedingungen eines Eisenbahnunternehmens zum Schienenetz eines Staates. Diese als Zugangsbedingungen bezeichneten Vorschriften werden nicht Teil des neuen Anhangs H sein.

Die Zugangsbedingungen sollten folgende Elemente umfassen:

- kohärente Bedingungen für den Zugang zum Netz,
- die Möglichkeit für ausländische Eisenbahnunternehmen, auf dem Netz Betrieb zu führen,
- öffentlich verfügbare Trassenpreise und Schienenetz-Nutzungsbedingungen,
- einen einheitlichen Zugang zu wesentlichen Einrichtungen,
- die Haftung der Eisenbahnunternehmen im Rahmen einer internationalen Verkehrsleistung,
- Versicherungsanforderungen und -bedingungen.

Auch ohne international abgestimmte Zugangsbedingungen mag es im Interesse der Staaten liegen, den Betrieb internationaler Züge auf ihren Netzen zu fördern, einschließlich des Zugangs zu den für diese Leistung notwendigen Einrichtungen und Diensten. Dieser Annahme folgend kann Interoperabilität auch ohne auf Ebene des COTIF harmonisierte Zugangsbedingungen erreicht werden. In Bezug auf die Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer lässt sich darüber streiten, ob die Frage im neuen Anhang geregelt werden sollte. Einerseits hat sie eine betriebliche und sicherheitsrelevante Komponente, andererseits aber auch einen Bezug zum Arbeitsmarkt, der höchstwahrscheinlich nicht vom Anwendungsbereich des neuen Anhangs abgedeckt ist.

Da international Betrieb führende Eisenbahnunternehmen dies i. d. R. mit Gewinnabsichten tun, müsste jeder Staat seine Schienenetz-Zugangsbedingungen basierend auf internationalen Grundsätzen festlegen.

## 2. ANTRAG AUF ÄNDERUNG DES COTIF DURCH HINZUFÜGEN EINES NEUEN ANHANGS H

### Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)

#### 2.1. ARTIKEL 1

##### Artikel 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen die Anforderungen an den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest, einschließlich der Bescheinigung und Überwachung von Sicherheit.

##### **Begründung**

Der neue Anhang sollte in Kombination mit den ATMF angewendet werden. Seine Anwendung ohne die gleichzeitige Umsetzung und Anwendung der ATMF ist nicht vorgesehen. Staaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung der ATMF abgegeben haben, sollten auch den neuen Anhang nicht anwenden.

Die ATMF regeln die Zulassung und fortlaufende Betriebstauglichkeit von Fahrzeugen, indem sie u. a. die Pflichten und Zuständigkeiten der Halter, Eisenbahnunternehmen und für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie die bei der Zugbildung zu beachtenden Aspekte festlegen.

Der neue Anhang regelt den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen, die ihrerseits aus ATMF-konformen Fahrzeugen zusammengesetzt sind.

Es muss unterschieden werden zwischen den für die Interoperabilität von Zügen notwendigen betrieblichen, technischen und sicherheitsbezogenen Vorschriften (Teil des neuen Anhangs H) und den Zugangsbedingungen für Eisenbahnunternehmen zum Betrieb auf dem Schienennetz eines Staates (nicht Teil des neuen Anhangs).

Der neue Anhang H ist kompatibel mit den Bestimmungen des EU-Rechts zur Sicherheit des Eisenbahnsystems. Aus diesem Grund sollten Mitgliedstaaten der EU und sonstige Staaten, die aufgrund ihrer internationalen Übereinkünfte mit der EU Unionsrecht anwenden, im Prinzip keine zusätzlichen Umsetzungsmaßnahmen ergreifen.

In Übereinstimmung mit der Abkopplungsklausel (Artikel 2 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zur OTIF) und unbeschadet der vollen Anwendung dieses Anhangs in ihren Beziehungen zu anderen Vertragsstaaten wenden EU-Mitgliedstaaten in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union an und wenden dementsprechend die Vorschriften dieses Anhangs nur an, wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen. Gleiches gilt auch für Staaten, die aufgrund internationaler Übereinkünfte mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden.

Gemäß Artikel 42 COTIF kann jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären, Anhang H in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden.

## 2.2. ARTIKEL 2

### Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF und in Artikel 2 der APTU definierten Begriffen der Ausdruck

- a) „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt;
- b) „Zertifizierungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;
- c) „zertifiziertes Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Zertifizierungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;
- d) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;
- e) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;
- f) „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals, die für den internationalen Eisenbahnverkehr gedacht sind, sowie alle Fahrzeuge, die auf dem gesamten Netz oder Teilen davon verkehren können;
- g) „Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des geografischen Tätigkeitsgebietes in dem Staat, in dem die Bescheinigung gilt, sicher Betrieb zu führen;
- h) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation, die von ihm getroffenen Vorkehrungen und die Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- i) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;
- j) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.

### **Begründung**

Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 sollten diejenigen der APTU und ATMF ergänzen. Ein ähnliches Prinzip wurde in den APTU angewendet.

Wo immer möglich, sollten die neuen Begriffsbestimmungen den im EU-Recht verwendeten Begriffen entsprechen.

Der Unterschied zwischen dem Interoperabilitätskonzept der EU und demjenigen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften liegt darin, dass das EU-Recht ein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem (den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum) begründet, wohingegen dieser Entwurf, was den internationalen Verkehr anbelangt, die Interoperabilität zwischen diversen nationalen (oder internationalen) Eisenbahnsystemen verfolgt. Die Spezifikationen müssen für die Anwendung zwischen einzelnen Staaten oder auch Staatengruppen (EU) geeignet sein.

Mit Blick auf im internationalen Verkehr verwendete Fahrzeuge kann und wird ein Fahrzeug Teil multipler Eisenbahnsysteme sein, je nachdem wo es betrieben wird.

## 2.3. ARTIKEL 3

### Artikel 3 Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit

§ 1 Züge im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit zu betreiben.

§ 2 Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken dem/den betroffenen Infrastrukturbetreiber(n) und dem/den den Zug betreibenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen ist.

§ 3 Die Vertragsstaaten haben alle am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet beteiligten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu verpflichten, ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung zu kontrollieren.

§ 4 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass alle den Betrieb und die Sicherheit betreffenden verbindlichen Vorschriften veröffentlicht sind und den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellt werden.

#### **Begründung**

Um ein Höchstmaß an Sicherheit, Interoperabilität und Wirtschaftlichkeit gewährleisten zu können, muss der Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr weitestgehend standardisiert sein.

Nur zertifizierte Eisenbahnunternehmen dürfen Züge im internationalen Verkehr betreiben. Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. Diese Anforderung gilt nicht für Eisenbahnunternehmen, die im nationalen Verkehr einen Zug betreiben, der auch international verwendete Fahrzeuge enthält.

Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten sich die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen teilen. Dies ist von den Mitgliedstaaten durch nationale Gesetze sicherzustellen. In der EU ist dieser Grundsatz in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verankert.



Die Verantwortung für den sicheren Betrieb fällt hauptsächlich dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber zu. Nichtsdestoweniger haben im Eisenbahnsystem auch andere Akteure, wie u. a. Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen ihre Pflichten zu erfüllen.

Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sollte über sein eigenes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) verfügen. Da keine harmonisierten OTIF-Vorschriften zum SMS existieren, kann jeder Staat die ihm angemessen erscheinende Implementierung vorschreiben. Entscheidend ist dabei nur, dass jeder Beteiligte die korrekte Anwendung seines SMS kontrolliert.

Terminologie und Konzepte wurden so ausgewählt, dass sie den Vorschriften des EU-Rechts entsprechen, so dass die schrittweise Übertragung und nachfolgende Entwicklungen z. B. der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Zertifizierung, für die Kontrolle und für die Überwachung möglich bleiben. Vertragsstaaten müssen das höchstmögliche Maß an Einheitlichkeit der Vorschriften zu Betriebs- und Sicherheitsanforderungen für Züge im internationalen Verkehr anstreben.

Solange es im COTIF keine einheitlichen Rechtsvorschriften dazu gibt, wenden Staaten ihre eigenen betrieblichen Bestimmungen u. a. zum SMS und dessen Überwachung an. Jeder Staat sollte seine nationalen Vorschriften veröffentlichen, damit Eisenbahnunternehmen, die in einem bestimmten Staat Betrieb führen wollen, sich mit dessen nationaler Gesetzgebung vertraut machen können. Es wird wahrscheinlich nicht nötig sein, die in den einzelnen Staaten anwendbaren Vorschriften über die OTIF zu veröffentlichen. Ziel ist die schrittweise Vereinheitlichung der Vorschriften in Form von Anlagen zu den neuen ER EST.

## 2.4. ARTIKEL 4

### Artikel 4 Zertifizierungsbehörde

**§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Zertifizierungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.**

**§ 2 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Zertifizierungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.**

**§ 3 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 2 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.**

#### **Begründung**

Jeder Staat sollte eine Zertifizierungsbehörde benennen, die für die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen zuständig ist, und den Generalsekretär darüber in Kenntnis setzen. Sie sollte von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig sein.

Überwachungsbehörde und Zertifizierungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Innerhalb der EU nimmt beispielsweise die Eisenbahnagentur der EU die Aufgabe der Zertifizierungsbehörde wahr, während die nationalen Sicherheitsbehörden der einzelnen Staaten die Überwachung übernehmen.

Bei der (Erneuerung der) Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen hat die Zertifizierungsbehörde alle im Rahmen des Überwachungsprozesses von der Überwachungsbehörde gesammelten relevanten Informationen zu berücksichtigen und die beiden Behörden müssen zusammenarbeiten.

## 2.5. ARTIKEL 5

### Artikel 5 Sicherheitszertifizierung von Eisenbahnunternehmen

§ 1 Die Vertragsstaaten lassen nur den Betrieb von Zügen von Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr zu, die über eine gültige Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet verfügen.

§ 2 Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften auszustellen.

§ 3 Bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, die bereits über eine in einen anderen Vertragsstaat gültige Sicherheitsbescheinigung verfügen, die aufgrund äquivalenter Bestimmungen gemäß den Anlagen zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften oder gemäß den einheitlichen technischen Vorschriften ausgestellt wurde, haben die Zertifizierungsbehörden, insoweit diese äquivalenten Bestimmungen betroffen sind, die Ergebnisse der von der Zertifizierungsbehörde des anderen Staates durchgeführten Konformitätsbewertungen zu akzeptieren.

Zu diesem Zweck sind die Zertifizierungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.

§ 4 In Ergänzung zu § 3 können die Vertragsstaaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen, die von der Zertifizierungsbehörde eines anderen Staates ausgestellt wurden, oder Teilen davon treffen, sofern die Bewertungskriterien, anhand derer die Sicherheitsbescheinigung ausgestellt wurde, mit den in diesen Staaten geltenden Kriterien übereinstimmen. Derartige Vereinbarungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Der Generalsekretär hat diese Informationen zu veröffentlichen. Die Bedingungen zur gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon können auch in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegt werden.

§ 5 Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass ihre Zertifizierungsbehörden die Eisenbahnunternehmen, deren Sicherheitsbescheinigung betreffend den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr auf ihrem Staatsgebiet gültig ist, in ein öffentlich zugängliches Register eintragen, einschließlich deren exakten geografischen Tätigkeitsgebiets und der Geltungsdauer jeder Bescheinigung, und dieses Register auf dem neuesten Stand halten.

§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme dieser Spezifikationen und praktischer Vereinbarungen für eine gemeinsame Datenbank zur Veröffentlichung der unter § 5 genannten Informationen.

§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Zertifizierungsbehörden zur Förderung der in § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.

#### **Begründung**

Dieser Artikel zur Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen richtet sich an die Staaten.

Die Zertifizierung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden. Zukünftige Anlagen zum Sicherheitsbescheinigungsverfahren, Gemeinsamen Sicherheitsme-

thoden (CSM) betreffend Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem oder Überwachung sollten derartige Vorschriften enthalten.

Aus Gründen der Transparenz sollte eine Liste der in den einzelnen Staaten zertifizierten Eisenbahnunternehmen und des Geltungsbereichs jeder Sicherheitsbescheinigung öffentlich verfügbar gemacht werden, so dass Eisenbahnunternehmen und Staaten sich einen Überblick über die Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften verschaffen können.

Staaten sollten sicherstellen, dass Infrastrukturbetreiber in der Lage sind, im internationalen Verkehr mit unterschiedlichen (nationalen) Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Infrastrukturbetreiber sollten daher, genau wie Eisenbahnunternehmen, gemäß Artikel 3 § 3 ihr Sicherheitsmanagementsystem einrichten.

Aus Systemperspektive könnte argumentiert werden, dass nicht nur die Eisenbahnunternehmen, sondern auch die Infrastrukturbetreiber verbindlich über eine Bescheinigung (oder Genehmigung, wie es in der EU heißt) verfügen sollten. Das Sekretariat ist jedoch der Ansicht, dass es unverhältnismäßig wäre, den Staaten verbindlich vorzuschreiben, wie sie ihre Infrastrukturbetreiber zu autorisieren oder zu zertifizieren haben, und zwar aus folgenden Gründen:

- In den meisten Staaten betrifft nur ein sehr geringer Anteil der Tätigkeit eines Infrastrukturbetreibers den internationalen Verkehr.
- In einigen Staaten erfüllt der Infrastrukturbetreiber lediglich eine Funktion innerhalb einer integrierten (staatlichen) Eisenbahngesellschaft; er ist also keine separate Einrichtung. Die Einforderung einer unabhängigen Bescheinigung oder Genehmigung mag nicht immer angemessen erscheinen.
- Der neue Anhang H folgt demselben Prinzip wie Artikel 8 ATMF, der von der Eisenbahninfrastruktur die Einhaltung der ETV fordert, wobei Zulassung, Überwachung und Instandhaltung jedoch den in jedem Staat geltenden Vorschriften unterliegen (und nicht in internationalen Regeln verbindlich vorgeschrieben sind).

Ungeachtet des oben Stehenden kann es nützlich und verhältnismäßig sein, gemäß Artikel 8 § 5 Methoden und bewährte Verfahren für die Bewertung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte daher befugt sein, Methoden und bewährte Verfahren für die Sicherheitszertifizierung und Überwachung von Infrastrukturbetreibern zu empfehlen.

Für die Effizienz im Eisenbahnwesen wäre die vollständige gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen der gegenseitigen Akzeptanz von (Teilen der) Bewertungsergebnisse(n) vorzuziehen. Die gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen ist jedoch nur bei vollständiger Harmonisierung der Anforderungen und Bewertungsmethoden möglich. Gegenseitige Begutachtungen könnten hierbei hilfreich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte befugt sein, Vorkehrungen zur Unterstützung der Durchführung von gegenseitigen Begutachtungen zu erlassen.

## 2.6. ARTIKEL 6

### Artikel 6 Überwachung

**§ 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine Überwachungsbehörde eingerichtet ist, deren Aufbau, Rechtsstruktur und Beschlussfassung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig ist.**

- § 2 Die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen ist von der Überwachungsbehörde in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu überwachen.**
- § 3 Jeder Vertragsstaat teilt dem Generalsekretär seine Überwachungsbehörde in mindestens einer der Arbeitssprachen der Organisation mit und hält diese Information auf dem neuesten Stand.**
- § 4 Der Generalsekretär veröffentlicht die in § 3 genannten Informationen auf der Website der Organisation in der/den Sprache(n) der Mitteilung.**
- § 5 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Empfehlungen über die Umsetzung eines Systems für Zusammenarbeit und gegenseitige Begutachtungen der Überwachungsbehörden zur Förderung der in Artikel 5 § 4 beschriebenen gegenseitigen Anerkennung.**

### **Begründung**

Die Staaten sollten die SMS der von ihnen zertifizierten Eisenbahnunternehmen überwachen.

Diese Aufgabe fällt der Überwachungsbehörde zu. Überwachungsbehörde und Zertifizierungsbehörde können in dieselbe Organisation integriert werden, dürfen aber auch getrennt sein. Innerhalb der EU nimmt beispielsweise die Eisenbahnagentur der EU die Aufgabe der Zertifizierungsbehörde war, während die nationalen Sicherheitsbehörden der einzelnen Staaten die Überwachung übernehmen.

Die Überwachung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden.

Eine künftige Anlage über gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Überwachung sollte solche Vorschriften liefern.

Die Überwachungsbehörde muss der Zertifizierungsbehörde alle relevanten Informationen zukommen lassen und die beiden Behörden müssen miteinander kooperieren.

## **2.7. ARTIKEL 7**

### **Artikel 7** **Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb**

- § 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des in ihren Sicherheitsbescheinigungen spezifizierten geografischen Tätigkeitsgebiets betreiben.**
- § 2 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen alle in Verbindung mit ihren Aktivitäten stehenden Sicherheitsrisiken kontrollieren.**
- § 3 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Zügen sicher betrieben werden.**
- § 4 Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihr Sicherheitsmanagementsystem einzurichten**

**und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.**

**Begründung**

Dieser Artikel richtet sich an die am Betrieb beteiligten Parteien.

Da die Pflichten zur Zugbildung und zur korrekten Verwendung der Fahrzeuge bereits in den ATMF geregelt sind, muss der neue Anhang H diese Themen nicht abdecken.

Eisenbahnunternehmen sollten Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer Sicherheitsbescheinigung betreiben, die sich z. B. auf bestimmte Strecken oder Verkehrsarten beschränken könnte.

Alle am Betrieb Beteiligten (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) sollten die Vorschriften ordnungsgemäß anwenden, einschließlich der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems und der Kontrolle seiner korrekten Anwendung. Ferner sollten sie im Sinne der Sicherheit zusammenarbeiten.

Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle könnte als Anlage übertragen und so Teil dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften werden.

**2.8. ARTIKEL 8**

**Artikel 8**  
**Anlagen und Empfehlungen**

**§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer Anlage oder ihre Änderung in Übereinstimmung mit dem in den Artikeln 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens beschriebenen Verfahren. Das Inkrafttreten der Beschlüsse erfolgt gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens.**

**§ 2 Der Antrag auf Annahme einer Anlage oder einer Vorschrift über ihre Änderung kann eingereicht werden von:**

- a) **jedem Vertragsstaat;**
- b) **jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) ATMF;**
- c) **jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein der Anlage aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.**

**§3 Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen dieser ER folgende Aspekte zu behandeln:**

- a) **die von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern umzusetzenden Elemente des Sicherheitsmanagementsystems;**
- b) **eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Zertifizierungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen;**
- c) **eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen und gegebenenfalls von den Infrastrukturbetreibern;**

- d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.

§ 4 Für die Vorbereitung der Anlagen ist, basierend auf den gemäß § 2 gemachten Anträgen und mit der Unterstützung geeigneter Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs, der Fachausschuss für technische Fragen zuständig.

§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr in Verbindung stehende Methoden und Praktiken empfehlen.

### **Begründung**

Dieser Artikel legt die Verfahren und Zuständigkeiten zum Einreichen von Vorschlägen und zur Annahme von Spezifikationen im Anwendungsbereich dieser ER fest. Auch die Möglichkeit zu Empfehlungen ist vorgesehen.

Anlagen können in zwei Schritten entwickelt werden, wobei zunächst rasch die Grundsätze verabschiedet werden (Schritt 1) und danach mit der Entwicklung detaillierter Vorschriften begonnen wird (Schritt 2).

Grundlage für den Text in den §§ 1 und 2 war Artikel 5 §§ 1 und 2 der ER APTU.

Wenn dieser neue Anhang angenommen wird, müssen auch die in § 4 erwähnten Artikel des Grundübereinkommens geändert werden, um auf dieser Ebene die entsprechenden Zuständigkeiten zu begründen.

Der in § 5 in Bezug genommene Antrag kann in Übereinstimmung mit Artikel 21 § 4 des Grundübereinkommens auch vom Generalsekretär gestellt werden.

Die in § 3 gelisteten Anlagen sind für die korrekte Umsetzung des neuen Anhangs H unerlässlich und sollten daher umgehend entwickelt und verfügbar gemacht werden.

Die Anlage zu den Elementen des Sicherheitsmanagementsystems sollte von allen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb des Geltungsbereiches dieses Anhangs Betrieb führen, angewendet werden.

Die gemeinsame Sicherheitsmethode für das Sicherheitsmanagementsystem sollte von Zertifizierungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. In Abhängigkeit der in den betreffenden Staaten geltenden Bestimmungen könnte diese Methode auch für die Bescheinigung oder Genehmigung von Infrastrukturbetreibern angewendet werden.

Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle sollte von Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. Ihre Anwendung durch die Infrastrukturbetreiber wird von den im jeweiligen Staat geltenden Bestimmungen abhängig sein.

Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte von Überwachungsbehörden bei deren Überwachung von Eisenbahnunternehmen auf verbindlicher Basis angewendet werden. In Abhängigkeit der in den betreffenden Staaten geltenden Bestimmungen könnte diese Methode auch für die Überwachung von Infrastrukturbetreibern angewendet werden.

Die in § 1 zitierten Anlagen könnten auch Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon enthalten.

## 2.9. ARTIKEL 9

### Artikel 9 Erklärungen

§1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht anwenden wird.

§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.

§ 3 Ein Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

#### **Begründung**

Wenn es einem bestimmten Vertragsstaat nicht möglich ist, die als Anlagen dieser ER entwickelten harmonisierten Vorschriften anzuwenden, kann er eine entsprechende Erklärung abgeben. Die Prinzipien sind vergleichbar mit denen in Artikel 9 APTU.

### **3. ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR DIE ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN**

Wenn der neue Anhang zum COTIF hinzugefügt wird, sollten auch die Erläuternden Bemerkungen entsprechend ergänzt werden.

Die in diesem Dokument enthaltenen Erläuterungen und Begründungen sowie die Zusammenfassung der Diskussionen des Revisionsausschusses werden die Textgrundlage für die Erläuternden Bemerkungen liefern.

Die Änderungsentwürfe für die Erläuternden Bemerkungen sollten für die 13. Generalversammlung vorbereitet werden.



#### **4. BESCHLUSSVORSCHLAG**

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss den in diesem Dokument vorgeschlagenen [und während der Tagung geänderten] neuen Anhang H geprüft und beauftragt den Generalsekretär, ihn der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.
2. Der Revisionsausschuss hat die Begründung für den neuen Anhang H geprüft und beauftragt den Generalsekretär, die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern und der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.