

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Groupe de travail RU CUV
Arbeitsgruppe ER CUV
Working group CUV UR**

**CUV 2
Sitzungsdokument
24.01.2014**

Original : EN

2. Tagung

Erwägungsdokument:

Förderung der Rechtssicherheit beim Austausch von Fahrzeugen

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Erwägungsdokumente: Förderung der Rechtssicherheit beim Austausch von Fahrzeugen

Einleitung

Für den Austausch von Personenwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im internationalen Verkehr werden harmonisierte oder kompatible Schnittstellen zwischen den Fahrzeugen benötigt. Dies war eines der Ziele des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC – *Regolamento Internazionale delle Carrozze*) vom 1. Januar 1922. Das RIC ist ein kommerzielles und technisches Übereinkommen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Heute beruht die Verwendung neuer Wagen im internationalen Verkehr auf der Zulassung¹ des Wagens durch die zuständige(n) Behörde(n) und darauffolgend auf kommerziellen und technischen Übereinkommen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Haltern.

Für die Zulassung zum internationalen Verkehr muss ein Wagen alle gemäß ATMF auf ihn anwendbaren rechtlichen Anforderungen (d.h. ETV, notifizierte nationale Anforderungen usw.) erfüllen. Die rechtlichen Anforderungen sind größtenteils funktional und decken technische Details der Schnittstellen zwischen Wagen nicht ab. Dies bedeutet, dass ein Personenwagen, der alle rechtlichen Anforderungen erfüllt, nicht zwangsläufig über alle für den Austausch im internationalen Verkehr benötigten Schnittstellen verfügt.

Gleichzeitig bedeutet dies auch, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter für den Austausch von Personenwagen im internationalen Verkehr neben den rechtlichen Anforderungen der ETV auch auf zusätzliche technische Schnittstellen verständigen müssen.

Der von der GEB vertretene Eisenbahnsektor hat bereits mehrfach betont, einen technischen Anhang, basieren auf dem RIC und mit freiwilliger Anwendung in die ETV (und TSI) einführen zu wollen. Wenn diese ETV, einschließlich der Spezifizierungen des technischen Anhangs, jedoch verbindlich anzuwenden wäre, würde dies eine unabhängige Prüfung durch eine Bewertungsstelle/notifizierte Stelle voraussetzen. Dadurch würde die Konformität mit den spezifischen Anhang genauso garantiert wie die Konformität mit der ETV. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das von einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Wagen erhält, kann dann beispielsweise sicher sein, dass die Puffer die korrekte Höhe haben und das Bremssignal korrekt übermittelt wird.

Eine ähnliche Lösung wurde auch in Anhang C der ETV Güterwagen aufgenommen. Da das RIC aus technischer Sicht jedoch weniger präzise ist, vertritt die OTIF die Ansicht, dass eine auf den eigenen vertraglichen Instrumenten des Sektors basierende Lösung – nach dem Modell des AVV – ebenfalls in Erwägung gezogen werden könnte. Zudem geht der Anwendungsbereich dieses Erwägungsdokumentes über die konkrete Frage der Schnittstellen zwi-

¹ In der EU „Genehmigung“

schen Personenwagen hinaus. Es könnte auch zur Untermauerung der Definition anderer technischer Normen zur Unterstützung der Eisenbahnunternehmen verwendet werden.

Überlegungen des Sekretariates zu einem technischen Kennzeichen:

Mit dem Ziel, die vom Sektor geforderte Rechtssicherheit zu liefern, könnten die CUV zur Festlegung von Bedingungen dienen, die es einzuhalten gilt, bevor ein Kennzeichen zu spezifischen technischen Eigenschaften auf einem Wagen angebracht werden kann. Auf diese Weise würde der Vertrag über die Verwendung eines Wagens zertifizieren, dass ein Wagen spezifische technische Anforderungen erfüllt, die beispielsweise für die sichere Integration eines Wagens in einen Zug und den korrekten Betrieb notwendig sind.

Die Lösung könnte in folgender Änderung von Artikel 3 CUV bestehen:

Artikel 3

Zeichen und Anschriften an Wagen

§ 1 **Der Halter, der einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt**, hat unbeschadet der Vorschriften über die technische Zulassung von Wagen zum Einsatz im internationalen Verkehr dafür zu sorgen, dass am Wagen angeschrieben sind:

- a) die Bezeichnung des Halters;
- b) gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingliedert ist;
- c) gegebenenfalls die Bezeichnung des Heimatbahnhofs;
- d) andere im Vertrag über die Verwendung des Wagens vereinbarte Kennzeichen und Anschriften.

§ 1 a) Verfügt ein Wagen zusätzlich zu den Zulassungsanforderungen über spezifische technische Eigenschaften, kann der Halter, der einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt, Kennzeichen am Wagen anbringen, die Aufschluss über diese technischen Eigenschaften geben, vorausgesetzt:

a) die technischen Eigenschaften und entsprechenden Kennzeichen sind in einem Abkommen zwischen zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder Haltern bezeichnet;

b) der Vertrag nach Artikel 1 beinhaltet das unter a) erwähnte Abkommen oder einen präzisen Verweis darauf.

§ 2 Zusätzlich zu den Zeichen und Anschriften nach § 1 **und § 1 a)** können auch Mittel zur elektronischen Identifikation angebracht werden.

Erklärungen:

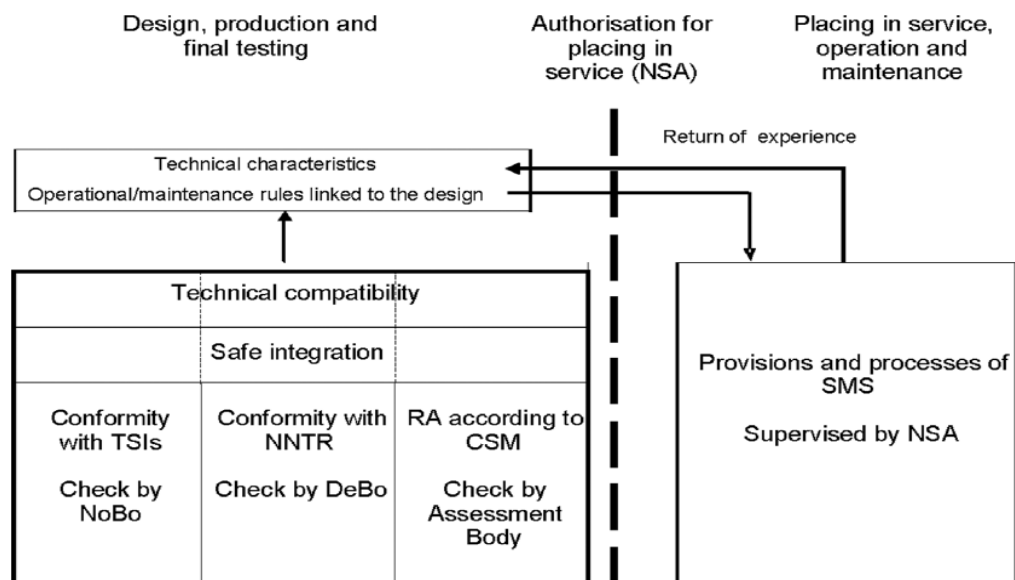
Die technischen Eigenschaften in § 1 a) können Ergänzungen zu den Zulassungsanforderungen enthalten, jedoch keine Widersprüche. Je nach Art der technischen Eigenschaften, werden sie im Rahmen des Zulassungsverfahrens zur Überprüfung ihrer Übereinstimmung mit den Bestimmungen der ATMF und mit Blick auf ihre sichere Integration bewertet werden müssen.

Die technischen Eigenschaften aus Artikel 1 a), einschließlich Betriebs- und Instandhaltungshandbücher, müssen gemäß den Bestimmungen der ETV GEN-C im technischen Dossier beschrieben sein.

Da der Halter auch für die Aufbewahrung der Zulassungsdokumente zuständig ist, sollte er über die technischen Eigenschaften des Wagens im Bilde sein und sicherstellen, dass die zugewiesene ECM² eine korrekte Instandhaltung des Wagens gewährleisten kann. Die uneingeschränkte Betriebsbereitschaft ist mittels einer korrekten Instandhaltung durch die ECM und den korrekten Betrieb durch das EVU sicherzustellen. Dies basiert auf der allseitigen Kenntnis des technischen Dokuments und dem diesbezüglich in den ATMF vorgesehenen Informationsaustausch.

Bei Übernahme des Vorschlags in nachfolgendes Diagramm (aus der EU-Empfehlung 2011/2017/EU) würde der Vorschlag bedeuten, dass die spezifischen technischen Eigenschaften, die in dem in diesem Dokumenten beschriebenen Kennzeichen ausgedrückt sind, in den technischen Eigenschaften klar beschrieben werden, die den *Input* bilden, den das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verwendung des Wagens und die ECM für die Instandhaltung benötigt.

(Grafik nur in Englisch verfügbar)



² Für die Instandhaltung zuständige Stelle gemäß ATMF-Anlage A.

Der Vorschlag des Sekretariates ist nicht auf das RIC beschränkt, sondern lässt auch andere Kennzeichen zu. Der Eisenbahnsektor sollte die an das Kennzeichen geknüpften technischen Eigenschaften klar definieren, so dass der Wagen an deren Betriebsanforderungen angepasst werden kann. Aus dem Verwendungsvertrag des Wagens sollte klar hervorgehen, welche Anforderungen eingehalten werden.

Der Vertrag könnte beispielsweise einen Verweis auf die RIC-Spezifizierungen, den AVV oder jegliche sonstige rechtlich identifizierbare Quelle enthalten. In Abwesenheit solch einer Quelle müsste der Vertrag selbst detaillierte technische Spezifikationen enthalten. Diese Spezifizierungen dürfen selbstverständlich nicht im Widerspruch mit den harmonisierten ETV/TSI-Spezifizierungen stehen.