



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

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

TECH-22006-CTE14-6.1

19.04.2022

Original: EN

14. TAGUNG

Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST (Anhang H zum COTIF)

1. EINLEITUNG

Bei seiner 13. Tagung (Videokonferenz, 22.–23. Juni 2021) befasste sich der Fachausschuss für technische Fragen mit der Ausarbeitung von Anlagen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (Anhang H zum COTIF; nachstehend „ER EST“). Mit der Annahme des Arbeitsprogramms ([TECH-21008](#)) erfolgte zugleich der Auftrag, dem Fachausschuss zu seiner 14. Tagung einen Fortschrittsbericht über die Entwicklung der gemeinsamen Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme und der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle vorzulegen.

2. HINTERGRUND

Im September 2018 wurden auf der 13. Tagung der Generalversammlung die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST¹ angenommen. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten, die nach bisherigen Erfahrungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann. Nach Eingang der erforderlichen Anzahl an Genehmigungen wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt.

Die ER EST enthalten einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Dort werden allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufgestellt, die die ER APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Die Vorschriften sind mit denjenigen der EU zur Sicherheit des Eisenbahnsystems vereinbar.

In Übereinstimmung mit den ER EST müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, dass:

- alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
- die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
- es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt und alle zertifizierten Eisenbahnunternehmen in ein öffentlich zugängliches Register eingetragen sind;
- alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen und dessen korrekte Umsetzung überwachen;
- die Bewertungsergebnisse der Sicherheitsbescheinigungsbehörden anderer Vertragsstaaten gegenseitig anerkannt werden. (Optional können auch Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen abgeschlossen werden.);
- Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um den sicheren Betrieb von Zügen im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates zu gewährleisten.

Die Generalversammlung empfahl dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

3. UMFANG DER ARBEITEN

Das bei der 13. Tagung angenommene Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen sieht Folgendes vor:

¹ <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AcNotifications/NOT-18001-Ad2-fde-Appendice-H-EST.pdf>

In Übereinstimmung mit Artikel 8 § 3 ER EST müssen die Anlagen der ER EST zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften insbesondere folgende Aspekte zu behandeln:

- *eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist;*
- *eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist;*
- *die erforderlichen Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist;*
- *eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, die von den Überwachungsbehörden anzuwenden ist.*

Darüber hinaus wird der Fachausschuss für technische Fragen prüfen, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.

Es gibt einige Querverbindungen zwischen den verschiedenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

- *So hat die gemeinsame Sicherheitsmethode für die SMS-Anforderungen Verbindungen*
 - *zum Verkehrsbetrieb (EU: TSI OPE);*
 - *zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung*
 - *zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G).*
- *Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle hat Verbindungen zur ECM-Verordnung.*
- *Und die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung hat wiederum Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die SMS-Anforderungen. Auf der Grundlage dieser Querverbindungen werden die folgenden Schritte vorgeschlagen:*

Schritt 1:

- *Entwicklung der CSM für die SMS-Anforderungen.*
- *Integration der erforderlichen Betriebsvorschriften (basierend auf der TSI OPE).*
- *Einbeziehung aller Verbindungen zur ETV GEN-G (CSM zur Evaluierung und Bewertung von Risiken).*
- *Entwicklung der CSM für die Kontrolle parallel zum oben Genannten.*

Schritt 2:

- *Entwicklung der CSM für die Überwachung, mit Ausnahme der koordinierten und gemeinsamen Überwachung (Anhang II der EU-CSM), da diese nicht in den Anwendungsbereich des COTIF fallen.*

Schritt 3:

- *Entwicklung eines Systems der Zusammenarbeit und der gegenseitigen Begutachtung für*
 - *eine koordinierte und gemeinsame Überwachung durch die Überwachungsbehörden;*
 - *die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen durch die Sicherheitsbescheinigungsbehörden.*

Es wird vorgeschlagen, die WG TECH zu beauftragen, mit den Arbeiten zu Schritt 1 zu beginnen, d. h. mit der Entwicklung der CSM für die SMS-Anforderungen und der CSM für die Kontrolle, und bei der nächsten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen über den Fortschritt zu berichten.

Ähnlich wie bei der Entwicklung von ETV werden die CSM auf der Grundlage der besten Praktiken entwickelt, die die Gesetzgebung der Europäischen Union bietet. Eine noch zu klärende Frage ist, ob es sinnvoll ist, ein zweiseitiges Layout zu verwenden, wie es die ER APTU für die ETV vorschreiben, oder ob die CSM über die volle Seitenbreite dargestellt werden sollten. Zur Erinnerung: In den ETV wird bei Unterschieden zwischen dem ETV-Text der OTIF und dem entsprechenden TSI-Text der Europäischen Union auf das zweiseitige Layout zurückgegriffen. In diesen Fällen werden die EU-Texte in der rechten Spalte nur zur Information angegeben. In voller Breite stehender Text ist inhaltlich identisch.

Es besteht keine rechtliche Verpflichtung, für die CSM ein zweiseitiges Layout zu verwenden. Insbesondere für Eisenbahnunternehmen könnte es jedoch von Vorteil sein, damit sie die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den OTIF- und EU-Vorschriften erkennen können. Das Sekretariat schlägt eine Hybridlösung vor, bei der die offizielle CSM in voller Seitenbreite dargestellt wird und gleichzeitig ein zusätzliches informelles Dokument im Zweiseiten-Format zur Information bereitgestellt wird.

4. FORTSCHRITTSBERICHT

Auf der Grundlage von Vorschlägen des Sekretariats der OTIF erarbeitete die WG TECH Entwürfe der CSM bezüglich SMS-Anforderungen (Anlage A zu den ER EST) und der CSM Kontrolle (Anlage B zu den ER EST).

Folgeversionen der Entwürfe wurden auf der 43., 44. und 45. Tagung der WG TECH geprüft. Auf der 45. Tagung gab es einen Konsens über die Entwürfe und keine weiteren Kommentare, sodass die Entwürfe an den Fachausschuss für technische Fragen weitergeleitet werden konnten (siehe Arbeitsdokumente TECH-22007 und TECH-22008).

Das für die Entwürfe verwendete Format ähnelt dem Format der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), Anlage A zu den ER ATMF. Dies bedeutet, dass ein zweiseitiges Layout verwendet wird, um die inhaltlichen Unterschiede zu den EU-Bestimmungen aufzuzeigen. Die entsprechenden EU-Bestimmungen sind in der rechten Spalte aufgeführt. Sie dienen lediglich der Information.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Fachausschuss für technische Fragen

- nimmt den im Arbeitsdokument TECH-22006 enthaltenen Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST (Anhang H zum COTIF) zur Kenntnis;
- billigt den in Dokument TECH-22007 enthaltenen Entwurf der gemeinsamen Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme [in der auf der Tagung geänderten Fassung], der nach der Annahme Anlage A der ER EST darstellen wird;
- billigt den in Dokument TECH-22008 enthaltenen Entwurf der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle [in der auf der Tagung geänderten Fassung], der nach der Annahme Anlage B der ER EST darstellen wird;
- ersucht den Generalsekretär, die Annahme der Anlagen A und B zu den ER EST auf die Tagesordnung einer künftigen Tagung des Fachausschusses für technische Fragen zu setzen, sobald die ER EST in Kraft getreten sind.