



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

TECH – 17001- CTE10 – 6.1

Entwurfsvorschlag für einen

Anhang H zum COTIF

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zü- gen im internationalen Verkehr

Version 2 zur Diskussion beim CTE 10
Datum des Dokuments: 13.04.2017

Der in Rechtecken befindliche Text dient lediglich der Erläuterung. Die Rechtecke werden aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften wieder entfernt. Gegebenenfalls kann der Text an einigen Stellen als erläuternde Bemerkung beibehalten werden.

Erläuternde Anmerkung

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 die Wirtschaft von Staaten 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 Organisationen 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.

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.

Ergänzend zu den 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 zuständige Stelle 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.

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:

1. 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.
2. Den Schienennetz-Zugangsbedingungen, die regeln, unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnunternehmen seine Züge in einem Staat betreiben kann, einschließlich u. a. Erteilung von Genehmigungen, Entgelte und Fahrwegszuweisung.

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.

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
 - o alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
 - o das Eisenbahnsystem so organisiert ist, dass der Infrastrukturbetreiber im Sinne der ATMF mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten muss;
 - o die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
 - o es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt [und der Generalsekretär über alle zertifizierten Eisenbahnunternehmen in Kenntnis gesetzt wird?];
 - o 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:
 - o Sicherheit und Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr;
 - o Vorschriften über die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu unterhaltenden Sicherheitsmanagementsysteme und Kontrolle ihrer korrekten Anwendung;
 - o Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
 - o Überwachung der Sicherheitsmanagementsysteme durch die oder im Auftrag der Staaten.

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.

Der Entwurf könnte vom Fachausschuss 2017 geprüft und im Anschluss an den für Anfang 2018 geplanten 26. Revisionsausschuss weitergeleitet werden. Für die endgültige Annahme eines neuen Anhangs bedarf es eines Beschlusses der Generalversammlung, die voraussichtlich für den Herbst 2018 einberufen wird.

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 Änderung des Grundübereinkommens würde die folgenden Bestimmungen betreffen:

- Artikel 2 Ziel der Organisation: In § 1 einen neuen Buchstaben e) hinzufügen, in dem das Ziel des neuen Anhangs beschrieben wird; die derzeitigen Buchstaben e) und f) umbenennen in f) und g) und den derzeitigen Buchstaben f) so ändern, dass er den neuen Buchstaben e) umfasst.
- Artikel 6 Einheitliche Rechtsvorschriften: In § 1 einen neuen Buchstaben h) zur Beschreibung der Einheitlichen Rechtsvorschriften des neuen Anhangs hinzufügen; den derzeitigen Buchstaben h) umbenennen in i).
- Artikel 20 § 1 so ändern, dass dem Fachausschuss für technische Fragen die Befugnis gegeben wird, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Artikeln des neuen Anhangs Entscheidungen zu treffen und alle anderen, ihm im neuen Anhang zugewiesenen Themen zu behandeln.
- Artikel 33 In § 4 einen neuen Buchstaben h) und einen neuen § 7 zu den Zuständigkeiten in Bezug auf den neuen Anhang einfügen.
- Artikel 35 Beschlüsse der Ausschüsse: In § 6 einen neuen Buchstaben d) einfügen.

Neben dem neuen Anhang H und den Änderungen am Grundübereinkommen könnte auch eine Änderung der ATMF, insbesondere Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen, erforderlich werden. Es könnte sich als notwendig erweisen, Untersuchungen unabhängig von jeglichen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und sonstigen am Betrieb beteiligten Akteuren durchzuführen.

Nicht im Anwendungsbereich des neuen Anhangs: Zugangsbedingungen

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 Schienennetz eines Staates. Diese als Zugangsbedingungen bezeichneten Vorschriften werden nicht Teil dieses neuen Anhangs H sein.

Die Zugangsbedingungen sollte 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 Schienennetz-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 Schienennetz-Zugangsbedingungen basierend auf internationalen Grundsätzen festlegen.

Das Sekretariat schlägt vor, dass die Frage, ob es notwendig ist, im COTIF Zugangsbedingungen festzulegen, vom 26. Revisionsausschuss, ggf. mithilfe einer Arbeitsgruppe, diskutiert werden sollte. Sollte der Revisionsausschuss auf die Entwicklung von Zugangsbedingungen entscheiden, wäre das Thema von der Generalversammlung in 2018 zu betrachten.

Nutzen des neuen Anhangs H für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Schienennetz-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.

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.

Änderungsübersicht

Version	Datum	Beschreibung
1	23.1.2017	Entwurf zur Prüfung durch die WG TECH 30
2	14.3.2017	Entwurf zur Prüfung durch den CTE 10

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

Artikel 1 Anwendungsbereich

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).

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

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

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“ begründet, wohingegen dieser Entwurf die Interoperabilität zwischen diversen nationalen (oder internationalen) Eisenbahnsystemen verfolgt. Ein wie auch immer geartetes „OTIF-Eisenbahnsystem“ gibt es nicht, daher müssen die Spezifikationen für die Anwendung in einzelnen Staaten oder Staaten-gruppen (EU) taugen.

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

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) „Zertifizierungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zuständig ist;
- b) „Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung“ ein Eisenbahnunternehmen, das über eine von einer Zertifizierungsbehörde ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügt;
- c) „Interoperabilität“ die Eignung für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr innerhalb eines Eisenbahnsystems und zwischen Eisenbahnsystemen, indem die Züge den erforderlichen Leistungskennwerten entsprechen;
- d) „Kontrolle“ die von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern getroffenen Vorkehrungen zur Kontrolle der korrekten Anwendung und Wirksamkeit ihres Sicherheitsmanagementsystems;
- e) „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;
- f) „Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, innerhalb des vorgesehenen Betriebsbereichs sicher Betrieb zu führen;
- g) „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;
- h) „Überwachung“ die von einer Überwachungsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Überwachung der Sicherheitsleistung eines Eisenbahnunternehmens, nachdem dieses eine Sicherheitsbescheinigung erhalten hat;
- i) „Überwachungsbehörde“ die nationale oder internationale Stelle, die für die Überwachung der korrekten Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems zuständig ist.

Artikel 3 **Anforderungen betreffend Betrieb und Sicherheit**

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

Nur zertifizierte EVU dürfen Züge im internationalen Verkehr betreiben. „Internationaler Verkehr“ bezeichnet in diesem Zusammenhang einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen umfasst, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind. Diese Anforderung gilt nicht für EVU, die im nationalen Verkehr einen Zug betreiben, der auch international verwendete Fahrzeuge enthält.

EVU und IB 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 Sicher-

heitsrichtlinie verankert.

Jedes EVU und jeder IB muss über ein 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 EVU, 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 diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.

- § 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 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.
- [§ 5 Die Vertragsstaaten haben den Fachausschuss für technische Fragen über Initiativen zum Erlass von Vorschriften, die die Umsetzung dieses Anhangs gefährden könnten, zu informieren.]

Artikel 4 **Zertifizierungsbehörde**

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 Eisenbahngesellschaft

der EU die Aufgabe der Zertifizierungsbehörde war, 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.

- § 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängige Zertifizierungsbehörde eingerichtet 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.

Artikel 5 **Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen**

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

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

Eine künftige Anlage der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Zertifizierung sollte solche Vorschriften liefern.

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

Fragen zur Diskussion: Sollten IB auch von einheitlichen Rechtsvorschriften zur Sicherheitsbescheinigung(Genehmigung) betroffen sein?

Was sollte in die ER zur Sicherheitsbescheinigung aufgenommen werden? Erklärung.

- § 1 Die Vertragsstaaten lassen auf ihrem Hoheitsgebiet nur Züge von Eisenbahnunternehmen zum internationalen Betrieb zu, deren Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet gültig ist.
- § 2 Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr sind in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften auszustellen.
- § 3 Wenn sie Sicherheitsbescheinigungen für in anderen Staaten bereits zertifizierte Eisenbahnunternehmen ausstellen,

[haben die Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der von den Zertifizierungsbehörden der anderen Staaten durchgeführten Bewertungen zu berücksichtigen.]

[können die Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der von den Zertifizierungsbehörden der anderen Staaten durchgeführten Bewertungen verwenden.]

[haben die Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der von den Zertifizierungsbehörden der anderen Staaten durchgeführten Bewertungen zu akzeptieren.]

Zu diesem Zweck sind die Zertifizierungsbehörden zur Zusammenarbeit verpflichtet.

- § 4 Die Vertragsstaaten können 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 die Zertifizierungsbehörden eine Liste der Eisenbahnunternehmen erstellen, deren Sicherheitsbescheinigung betreffend den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr, einschließlich des exakten Geltungsbereiches jeder Bescheinigung, auf ihrem Hoheitsgebiet gültig ist, und diese Liste auf dem neuesten Stand halten.

Artikel 6 Überwachung

Die Staaten sollten die SMS der von ihnen zertifizierten EVU 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 wahr, während die nationalen Sicherheitsbehörden der einzelnen Staaten die Überwachung übernehmen.

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

Eine künftige Anlage der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte solche Vorschriften liefern.

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

- § 1 Jeder Vertragsstaat hat sicherzustellen, dass eine von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängige Überwachungsbehörde eingerichtet 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.

Artikel 7

Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb

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.

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

Alle am Betrieb Beteiligten (EVU und IB) 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.

- § 1 Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer Bescheinigungen 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.

Artikel 8

Anlagen und Empfehlungen

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).

Wenn dieser neue Anhang angenommen wird, müssen auch die in § 3 erwähnten Artikel des Grundübereinkommens geändert werden, um auf dieser Ebene die entsprechenden Zuständigkeiten zu begründen.

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

Folgende Themen sollen in Anlagen zu diesem Anhang behandelt werden:

- Elemente des SMS,
- Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung, anzuwenden von den Zertifizierungsbehörden,
- Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen,
- Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden,
- Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Teilen davon.

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Anlagen zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, mit denen ihre harmonisierte Umsetzung erreicht werden soll.

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

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme einer Anlage 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.

§ 4 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.

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

Artikel 9 Erklärungen

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.

- §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.
