



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**AG 12/13 Add.9  
27.04.2015**

Original :EN

## **KONSOLIDIERTE ERLÄUTERENDE BEMERKUNGEN**

---

**ER APTU**

# **Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)**

## **Erläuternde Bemerkungen**

### **Allgemeines**

#### **Entstehungsgeschichte**

1. Im Rahmen des Auftrages der 3. Generalversammlung (14.-16.11.1995) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 behandelte das Sekretariat<sup>1</sup> auch das Problem der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und der Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial. Die rechtlich verbindliche Regelung dieser Bereiche kann in Zukunft nicht mehr uneingeschränkt den Eisenbahnunternehmen überlassen bleiben, wie dies heute *de facto* in vielen Staaten der Fall ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen sei hierzu auf folgende Dokumente verwiesen:
  - Erläuternde Bemerkungen zum Entwurf des neuen COTIF (Anlagen 3 und 4 zum Rundschreiben vom 30.8.1996, A 50.00/517.96),
  - die der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) vorgelegten Dokumente AG 4/5.3 (Ziel der Organisation, Verbindlicherklärung technischer Normen) und AG 4/5.4 (Ziel der Organisation, einheitliches Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial) vom 2. Juni 1997,
  - Erläuternde Bemerkungen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF - Anhang G zum Übereinkommen).
2. Die 4. Generalversammlung der OTIF
  - hatte festgestellt, „dass die technische Harmonisierung in einem möglichst weiten geographischen Rahmen eine grundlegende Aufgabe ist, um den Eisenbahnsektor in die Lage zu versetzen, internationale Beförderungen ohne Hindernisse durchzuführen“;
  - hatte erachtet, „dass bei der Ausarbeitung technischer Normen der Rückgriff auf Fachkenntnis und Erfahrung der betreffenden Organisation von wesentlicher Bedeutung ist“;

---

<sup>1</sup> Damals: „Zentralamt“

- hatte „das Zentralamt und den Revisionsausschuss“ beauftragt, „in Zusammenarbeit mit den anderen interessierten Organisationen, insbesondere die Probleme der Verbindlicherklärung technischer Normen im Eisenbahnwesen sowie der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial zu untersuchen, um zu Händen der Generalversammlung die auf internationaler Ebene möglichen Lösungen darzulegen“.
3. In Ausführung dieses Auftrages lud das Sekretariat technische Sachverständige zu einer Sitzung ein, die am 2. und 3. Dezember 1997 in Bern stattfand. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Beratungen bereitete das Sekretariat einen Entwurf „Einheitlicher Rechtsvorschriften für die Anerkennung und Verbindlicherklärung von technischen Normen sowie für die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (APTU - Anhang G<sup>2</sup> zum Übereinkommen)“ vor und übermittelte ihn mit Rundschreiben vom 19. Dezember 1997 den Regierungen der Mitgliedsstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden.
  4. Der Revisionsausschuss beriet diesen Entwurf bei seiner 15. Tagung (2.-6.3.1998). Obwohl der Revisionsausschuss beschlussfähig war, nahm er nur indikative Abstimmungen vor, da die beratenen Texte im Lichte der für Herbst 1998 angekündigten Vorschläge der Europäischen Kommission zur technischen Harmonisierung im sogenannten konventionellen Eisenbahnverkehr nochmals geprüft werden sollten (s. Ziff. 15). Es bestand Übereinstimmung, dass eine Divergenz zwischen Unionsrecht und dem künftig im Rahmen der OTIF geltenden Recht nicht in Betracht kommen kann (s. Ziff. 15-22).
  5. Der Revisionsausschuss nahm bei seiner 18. Tagung (25.-28.5.1998) noch eine zweite Lesung der ER APTU vor, allerdings wiederum nur indikativ, zumal das erforderliche Quorum nicht erreicht war (16 der 39 Mitgliedstaaten waren vertreten).
  6. Nach Abschluss der zweiten Lesung wurden im Zuge der Redaktionsarbeiten weitere materielle Anträge gestellt, die der Revisionsausschuss in zwei Tagungen (22. Tagung, 1.-4.2.1999, und 23. Tagung, 23.3.1999) behandelte.
  7. Der 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) lagen rund ein Dutzend Anträge oder Anregungen der Staaten, der internationalen Organisationen und Verbände sowie des Sekretariates vor, die zum Teil inhaltsgleich waren und die zu Änderungen bei den Artikeln 2, 3 und 8 führten (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 2, Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 3 und Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8). Die Generalversammlung nahm die so geänderten Texte einhellig, bei einer Stimmenthaltung, an (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 184).

## Grundkonzeption

8. Die Ausarbeitung technischer Normen (Normierung) soll und kann nicht Aufgabe der OTIF sein. Vielmehr soll die Ausarbeitung technischer Normen weiterhin - jedoch nicht unbedingt ausschließlich - in den bestehenden, nichtstaatlichen Nor-

mungsinstitutionen wie dem Europäischen Komitee für technische Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC), dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) usw. unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber, der Hersteller von Eisenbahnmaterial und weiterer fachkundiger Stellen erfolgen, um deren Fachkompetenz zu nutzen.

9. Die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften (ETV) für Bau und Betrieb von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr, die nicht den Charakter technischer Normen haben, liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) beschlossen, volle Kompatibilität zwischen den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU und den vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) herzustellen. Dies geht mit Änderungen des Verfahrens für die Annahme und Veröffentlichung der ETV einher.

10. ETV werden in einem Zwei-Spalten-Format erstellt; identische/gleichwertige Vorschriften erscheinen über die gesamte Seitenbreite (beide Spalten), COTIF-spezifische Vorschriften erscheinen in der linken Spalte und die entsprechenden EU-Vorschriften (TSI und/oder andere) Vorschriften erscheinen in der rechten Spalte, jedoch nur zur Information. Somit können beide Vorschriften in einem Dokument aufgeführt werden.
11. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EU, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Unionsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Union Anwendung findet.
12. Die ER APTU stellen - abgesehen von ihren Anlagen - eine Verfahrensregelung dar. Ihr wesentlicher Inhalt besteht darin zu regeln, wie die technischen Normen und Einheitlichen Technischen Vorschriften vom Fachausschuss für technische Fragen für rechtsverbindlich zu erklären bzw. anzunehmen sind. Die in die Anlagen aufgenommenen technischen Normen und Einheitlichen Technischen Vorschriften bilden die materiellen Grundlagen für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial und das Zulassungsverfahren nach den ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen).
13. In den ER APTU werden die nötigen Voraussetzungen für eine einheitliche Regelung des Verfahrens geschaffen, nach welchem die technische Zulassung von Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird, und zwar mit der Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, von diesen Staaten anerkannt wird. Nur wenn es gelingt, einheitliche technische Normen und Vorschriften für Bau und Betrieb/Verwendung von Eisenbahnmaterial zu schaffen, die in allen Mitgliedstaaten der OTIF rechtsverbindlich sind, gibt es eine gemeinsame Grundlage für das Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial.

14. Die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften als verbindliche Rechtsgrundlage für das Zulassungsverfahren müssen daher auf staatlicher Ebene erfolgen, wobei sich die OTIF als geeignete Organisation anbietet.

#### **Fachausschuss für technische Fragen**

15. Das Verfahren für die Verbindlicherklärung technischer Normen und die Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften ist, in Anlehnung an das Änderungsverfahren für das RID, so flexibel wie möglich gestaltet worden.
16. Entscheidungsträger ist der im Grundübereinkommen vorgesehene Fachausschuss für technische Fragen (s. Art. 20 COTIF), in dem alle Vertragsstaaten - und eventuell beigetretene regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration (z. B. die EU) mit Sitz und Stimme vertreten sind.
17. Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen, einschließlich der Vorschriften über die Inkraftsetzung der Beschlüsse, sind im Übereinkommen selbst geregelt (s. Art. 20, 33 und 35 COTIF).

## **Im Einzelnen**

### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

1. Der Artikel legt den generellen Anwendungsbereich fest.
2. Die APTU regeln das Verfahren für
  - die „*Verbindlicherklärung*“ technischer Normen und
  - die „*Annahme*“ Einheitlicher Technischer Vorschriftenim Allgemeinen.
3. Der Anwendungsbereich wurde möglichst weit gefasst, um technische Normen und Einheitliche Technische Vorschriften nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, deren Ausrüstungsgegenstände und Teile, sondern auch für die Infrastruktur, die Sicherungs- und Betriebsleitsysteme und Eisenbahnmaterial ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind (s. die Aufzählung der technischen Anlagen in Art. 8).

Zum vorstehenden Hinweis in Klammern siehe die unter Allgemeines angefügten Ausführungen.

Die 25. Tagung des Revisionsausschusses hat den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus allen in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Artikeln gestrichen.

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

1. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich schon in anderen Anhängen, z.B. den ER CUI und den ER CUV („Eisenbahninfrastruktur“, „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, „Betreiber“ der Eisenbahninfrastruktur), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER APTU von Bedeutung („Eisenbahnmaterial“, „Triebfahrzeug“, „technische Norm“ usw.). Bei der 19. Tagung beschloss der Revisionsausschuss, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nötig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst zu definieren (Niederschrift 19. Tagung, S. 17), da sie nicht notwendigerweise einheitlich sind, sondern für die Zwecke des jeweiligen Anhangs durchaus unterschiedlich gefasst sein können.
2. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss eine umfassende Änderung dieses Artikels beschlossen. Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, wurde beschlossen, Begriffe, die in beiden Anhängen verwendet werden, nur in Artikel 2 des Anhangs ATMF anzuführen. Der vorliegende Artikel der APTU enthält somit eine Verweisung auf die Begriffsbestimmungen im Anhang ATMF und darüber hinaus enthält er jene Begriffe, die nur im Anhang APTU verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

3. „Technische Vorschriften“ wäre an sich der allgemeinste und übergreifende Begriff, der auch „technische Normen“ im engeren Sinn mit einschließt. Der Begriff „technische Normen“ wird allerdings im Sprachgebrauch keineswegs einheitlich verstanden oder verwendet. Die ER APTU versuchen daher, zu einer Abgrenzung dieser Begriffe zu gelangen und bezeichnen als „technische Vorschriften“ nur Vorschriften, die nicht „technische Normen“ im engeren Sinn der Definition des Buchstaben k) sind. Die 5. Generalversammlung beschloss auf Anregung der Europäischen Kommission, die im Rahmen der EU ausgearbeiteten technischen Spezifikationen einer „technischen Norm“ gleichzusetzen. Dies soll Unklarheiten hinsichtlich technischer Regeln, die von europäischen Institutionen angenommen oder für rechtsverbindlich erklärt wurden, vermeiden. Da „technische Spezifikationen“ der EU nicht in allen Fällen Ergebnis einer Normung im Sinne des Buchstaben k) sind, hätte es näher gelegen, diese technischen Spezifikationen den „Einheitlichen Technischen Vorschriften“ gleichzusetzen.
4. Der Begriff „Vertragsstaat“ wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, keine Vertragsstaaten der ER APTU sind.

### **Artikel 3** **Zweck**

1. Der in § 3 verwendete Begriff „Varianten“ ist nicht als *terminus technicus* sondern als Oberbegriff für entsprechende aus den TSI übernommene Begriffe wie „Alternatives Zielsystem“, „Sonderfall“ und „offener Punkt“ zu verstehen.
2. Diese Bestimmung soll dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner Arbeit als Orientierung dienen. § 1 enthält die allgemeinen Ziele der Verbindlicherklärung technischer Normen und der Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften.
3. Die 5. Generalversammlung beschloss, eine Klarstellung einzufügen, wonach lediglich technische Normen oder Einheitliche Technische Vorschriften für verbindlich erklärt werden sollen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden (§ 2).
4. Ferner ist nach Möglichkeit die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen (§ 3 Buchst. a). Eine ähnliche Formulierung wie in § 3 Buchst. b), demzufolge die technischen Normen und die Einheitlichen Technischen Vorschriften nach Möglichkeit wirkungsorientiert sind, findet sich auch in Artikel 1 Abs. 1 des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958. Die Sachverständigen und der Revisionsausschuss waren sich darüber einig, dass die für verbindlich erklärten Normen und angenommenen Einheitlichen Technischen Vorschriften grundsätzlich deshalb wirkungsorientiert sein sollten, weil sonst die technische Weiterentwicklung behindert werden könnte. Dieses Problem kann allerdings nicht allgemein gelöst werden, sondern es ist bei jeder einzelnen Norm und jeder einzelnen technischen Vorschrift inhaltlich zu prüfen, ob sie diesem Kriterium gerecht wird, und zwar bereits im Stadium der Ausarbeitung.
5. Der „Zweck-Artikel“ hat jedoch keine Rechtswirkungen hinsichtlich ordnungsgemäß gefasster Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen; das heißt, gültig zu-

stande gekommene Beschlüsse können nicht unter Berufung auf Artikel 3 inhaltlich angefochten werden.

#### **Artikel 4** **Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften**

1. Es bestand im Revisionsausschuss Übereinstimmung darüber, dass es sich um eine deklaratorische Bestimmung handelt. Ihre Bedeutung besteht darin, dass sie die Arbeitsteilung zwischen Ausarbeitung und Verbindlicherklärung oder Annahme deutlich zum Ausdruck bringt (Niederschrift 18. Tagung, S. 12)
2. Dieser Artikel legt die Arbeitsteilung in Bezug auf die Entwicklung technischer Normen und ETV fest:
  - a) Normungsinstitute entwickeln technische Normen betreffend Eisenbahnmaterial und industrielle Produkte und Verfahren (§ 1) und
  - b) der Fachausschuss für technische Fragen entwickelt mit Unterstützung entsprechender Arbeitsgruppen und des Generalsekretärs die ETV (§ 2), die den Artikeln 20 und 33 § 6 des Übereinkommens entsprechen.

#### **Artikel 5** **Validierung technischer Normen**

1. Diese Bestimmung ist neben dem Artikel 6 das eigentliche Kernstück der ER APTU.
2. In § 1 wird auf die für die Entscheidung über die Validierung maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Die Validierung einer Norm bedeutet, dass der Fachausschuss für technische Fragen feststellt, dass die Bestimmungen dieser Norm oder von näher bezeichneten Teilen davon als eine brauchbare Lösung für das Anzeigen der Einhaltung rechtlicher Vorschriften dienen können. Die Anwendung von validierten Normen ist freiwillig. Darüber hinaus können jedoch solche validierten Normen oder validierten Teile davon durch eine Bestimmung in den ETV zu verbindlichen Vorschriften werden.
3. Der Generalsekretär wird in § 3 verpflichtet, Verweise auf validierte technische Normen auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei die gemäß § 4 freiwillige Anwendung einer solcherart veröffentlichten technischen Norm mit rechtlichen Folgen verbunden ist. Die freiwillige Anwendung einer validierten technischen Norm schließt nicht aus, dass die Prüforgan deren korrekte Verwendung und die Übereinstimmung mit den Regelungen überprüft.
4. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Verbindlicherklärung einer technischen Norm ergeben.



## **Artikel 6**

### **Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften**

1. In § 1 wird auf die für die Entscheidung über die Annahme einer ETV maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen, die Entscheidung kann auch Änderungen an einer angenommenen ETV betreffen.
2. Es bleibt dem Landesrecht jedes Vertragsstaates der ER APTU überlassen, in welcher Weise er die völkerrechtlichen Verpflichtungen umsetzt, die sich aus der Annahme Einheitlicher Technischer Vorschriften ergeben.

## **Artikel 7**

### **Form der Anträge**

1. Es handelt sich um eine Ordnungsvorschrift zur Erleichterung der Beurteilung der Anträge durch den Fachausschuss für technische Fragen. Die Beachtung dieser Vorschrift liegt im Interesse der Antragsteller.
2. Es wird darin klargestellt, dass der Antrag – obwohl für den Fachausschuss für technische Fragen gedacht – an den Generalsekretär zu senden ist und auch eine Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten muss und vom Fachausschuss für technische Fragen aus bestimmten Gründen zurückgewiesen werden kann.

## **Artikel 7a**

### **Folgenabschätzung**

1. Abzuschätzen sind die Folgen für alle
  - Vertragsstaaten,
  - Verkehrsunternehmen,
  - anderen in einschlägig betroffenen Bereichen Tätigen sowie
  - anderen ETV, zu denen sich Schnittstellen ergeben.
2. Gemäß § 3 haben die betreffenden Stellen Daten kostenlos zu liefern.

## **Artikel 8**

### **ETV**

1. Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung beschlossen, die vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) und validierten technischen Normen nicht als dem Text der APTU angefügte Anlagen, sondern auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.
2. § 2a wurde aufgenommen, um die Auswirkungen neu angenommener ETV auf bestehende Teilsysteme klarzustellen, z. B. bestehende Güterwagen, Lokomotiven, Reisezugwagen oder Teile einer Infrastruktur.

3. § 9 enthält die Grundlage für die Darstellung in zwei Spalten. Wobei mit der betreffenden TSI gleichlautende Texte der ETV über die ganze Seitenbreite geschrieben sind, während sich von dieser unterscheidende Texte der ETV in zweisepaltiger Darstellung links, mit dem entsprechenden Text der TSI zu Informationszwecken auf der rechten Spalte, erscheinen.

### **Artikel 8a**

#### **Mängel in ETV**

§ 1 regelt die Vorgangsweise des Fachausschusses für technische Fragen, wenn er - insbesondere durch die gemäß § 2 zu entsprechenden Meldungen an den Generalsekretär Verpflichteten - erfährt, dass bereits angenommene ETV Fehler oder sonstige Mängel enthalten. Aus dem in Artikel 8a § 1 angeführten Hauptbeispiel (Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen oder in Bezug auf diese unzureichende Bestimmungen) und den allfälligen Maßnahmen (Änderung der ETV und Übergangslösung) ergibt sich, dass nur solche Mängel erfasst sind, bei denen eine Auswirkung auf den materiellen Inhalt der Vorschrift nicht *a priori* ausgeschlossen werden kann.

### **Artikel 9**

#### **Erklärungen**

1. § 1 bestimmt, dass Erklärungen über die Nichtanwendung nicht nur zu angenommenen ETV sondern auch zu für verbindlich erklärten technischen Normen abgegeben werden können. Gemäß Artikel 5 § 4 ist die Anwendung einer validierten technischen Norm grundsätzlich freiwillig, aber es kann eine Norm oder ein Teil davon durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen. § 1 ist in dieser Hinsicht also dahingehend zu verstehen, dass die Möglichkeit eingeräumt wird, eine Erklärung der Nichtanwendung auch zu durch Bestimmungen in ETV für verbindlich erklärten validierten technischen Normen oder Teilen davon abzugeben.
2. Es handelt sich dabei nicht um eine Erklärung im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 1 COTIF zu den ER APTU als Anhang insgesamt, sondern um Vorbehalte im Sinne des Artikels 42 § 1 Satz 2 COTIF zu ETV oder zu einzelnen Bestimmungen dieser ETV.
3. Obwohl den in Artikel 3 genannten Zwecken zuwiderlaufend, ist die Möglichkeit derartiger Erklärungen im Hinblick auf die bestehenden Unterschiede in der technischen Ausrüstung in den Mitgliedstaaten der OTIF aus praktischen Gründen von Interesse. Aber auch eine Harmonisierung, die sich nicht in allen Vertragsstaaten auf sämtliche Bereiche erstreckt, kann zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation im Bereich der Interoperabilität führen.
4. Erklärungen gemäß Artikel 9 können jederzeit zurückgezogen werden.

### **Artikel 10**

#### **Außerkräftreten der Technischen Einheit**

1. In diesem Artikel, der infolge von Änderungen in anderen Artikeln angepasst wurde, ist geregelt, dass das Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 angenommenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938

des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (Technische Einheit 1938) dieses Übereinkommen außer Kraft setzt. Es hat jedoch nicht den Anschein, dass der Wortlaut dieser Bestimmung auf die Frage, ob und wann das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens wirksam wird, eine genaue Antwort gibt. Es gibt Annahmen, dass dies der Fall wäre, wenn alle einschlägigen ETV und validierten Normen, welche die Technische Einheit 1938 abdecken, in Kraft getreten sind. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine gemeinsame Interpretation unter den Mitgliedstaaten der OTIF und den Vertragsparteien der Technischen Einheit 1938 leicht erreicht werden kann. Unter Bedachtnahme auf insbesondere jene Staaten, in denen die Außerkraftsetzung der Technischen Einheit 1938 ihre nationale Gesetzgebung betreffen würde, ist es notwendig, dass jegliche Interpretation der Gültigkeit der Technischen Einheit 1938 oder von Teilen davon das Vorrecht ihrer Vertragsparteien bleibt.

2. Die technischen Normen und Einheitlichen Technischen Vorschriften sind in die Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen.
3. Die frühere geschäftsführende Verwaltung für die TE, die Schweizer Regierung (Bundesamt für Verkehr), ist an den Arbeiten zu den ER APTU beteiligt worden und hat dieser Vorgangsweise grundsätzlich zugestimmt (s. Schreiben des Bundesamtes für Verkehr vom 24.4.1997 an die Vertragsstaaten der TE).
4. Bei der TE handelte es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten rechtlich bindend war. Wenngleich seine Bedeutung nicht mehr die gleiche ist wie im Zeitpunkt seiner Verabschiedung und der späteren Änderungen/Ergänzungen - die letzte Fassung datiert von 1938 -, ist dieses Übereinkommen völkerrechtlich nie aufgehoben oder außer Kraft gesetzt worden. Sein Inhalt ist teilweise in andere Vereinbarungen, vornehmlich RIC und RIV, aufgenommen worden, die als Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen/ -unternehmen jedoch nicht die gleiche Rechtsqualität haben und nicht die Vertragsstaaten der TE, sondern lediglich die beteiligten Eisenbahnen binden.
5. Folgende Staaten waren Vertragsstaaten der TE im Zeitpunkt der letzten förmlichen und rechtsgültigen Änderung (Fassung 1938, in Kraft getreten am 1.1.1939): Belgien, Bulgarien, Dänemark, das Deutsche Reich, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Ungarn.
6. Die Fassung 1938 der TE sollte auch für die Nachfolgestaaten des Deutschen Reiches, Jugoslawiens und der Tschechoslowakei völkerrechtlich verbindlich sein, und zwar nach Maßgabe des Wiener Übereinkommens von 1969 über das Recht der Verträge. Danach galt die Fassung 1938 der TE auch in Deutschland, Österreich, Slowenien, Kroatien, in der Republik Bosnien und Herzegowina, in Mazedonien, in Serbien und Montenegro der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik.

7. Von den 48 Mitgliedstaaten der OTIF sind demnach 24<sup>3</sup> Staaten auch Vertragsstaaten der Fassung 1938 der TE.
8. Im Rahmen der erweiterten Zielsetzung der OTIF (s. Art. 2 § 1 Buchst. c) und d) COTIF) werden sämtliche technische Normen und Einheitliche Technische Vorschriften, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, in den Anlagen der ER APTU zusammengefasst.
9. Die die Bestimmungen der TE ersetzenden Vorschriften werden in die ETV aufgenommen, so dass die TE zwischen ihren Vertragsstaaten und den Vertragsstaaten der ER APTU aufgehoben werden kann.
10. Solange nicht alle Vertragsstaaten der TE auch Vertragsstaaten der ER APTU sind, ist eine Außerkraftsetzung der TE für alle Vertragsstaaten der TE mit der Inkraftsetzung der ETV nicht möglich.
11. Das Übereinkommen über die TE enthält selbst keine institutionellen Bestimmungen z. B. hinsichtlich von Änderungen oder des Inkraft- bzw. des Außerkrafttretens. Nach dem Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge kann die Außerkraftsetzung der TE bzw. eine Vorrangregelung in ein anderes, neu abzuschließendes Übereinkommen aufgenommen werden. Um ein solches neu abzuschließendes Übereinkommen handelt es sich beim Protokoll 1999 mit seiner Anlage, dem neugefassten COTIF und seinen Anhängen. Ein besonderer völkerrechtlicher Akt außerhalb oder zusätzlich zum Protokoll 1999 und den ER APTU ist daher nicht erforderlich.
12. Artikel 10 sieht vor, dass mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen in allen *Vertragsstaaten* der TE die Vorschriften der TE außer Kraft treten.

### **Artikel 11** **Vorrang der ETV**

1. Dieser Artikel legt den Vorrang über die Bestimmungen der Technischen Einheit 1938 und über die des RIC und RIV fest. Hinsichtlich der Bestimmungen der Technischen Einheit 1938 siehe Bemerkungen zu Artikel 10.
2. § 2, der auf die vor 2000 geltenden Regelungen des RIC und RIV Bezug nimmt, ist dahingehend zu verstehen, dass die APTU und ETV auch vor den diese ersetzenden Vereinbarungen Vorrang haben; z. B. wurde am 1. Juli 2006 ein Teil des RIV durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ersetzt.
3. Die TE ist ein völkerrechtlicher Vertrag, RIV und RIC hingegen sind Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen - eine teilweise Aufhebung von RIV und RIC kann nicht unmittelbar in den ER APTU geregelt werden, so dass sich § 2 darauf be-

---

<sup>3</sup> Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Luxemburg, Montenegro, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ungarn.

schränkt, den Vorrang der technischen Anlagen der ER APTU gegenüber RIV und RIC festzulegen.

### **Artikel 12** **Nationale technische Anforderungen**

1. Die Vertragsstaaten sollten sicherstellen, dass der Generalsekretär über alle anwendbaren nationalen technischen Anforderungen Kenntnis erlangt. Um zu verhindern, dass Mitgliedstaaten der EU dieselben Regelungen zweimal mitteilen müssen (einmal der Europäischen Kommission, einmal dem Generalsekretär), wird die Europäische Kommission sicherstellen, dass der Generalsekretär Zugang zur der relevanten europäischen Datenbank erhält. In diesem Fall sollte für die Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, die Datenbank in der in § 1 Satz 2 angegebenen Frist die in diesem Artikel verlangten Informationen über die nationalen technischen Anforderungen enthalten und das Aufscheinen oder Nichtaufscheinen in der Datenbank der EU gilt als rechtlicher Nachweis in Bezug auf diesen Artikel. Von in Kraft getretenen ETV abgedeckte nationale technische Anforderungen treten automatisch außer Kraft, sofern nicht rechtzeitig eine begründete Mitteilung über die notwendige Aufrechterhaltung der betreffenden nationalen technischen Anforderungen beim Generalsekretär eingeht.
2. In § 1 bedeutet der Begriff „analog“, dass die Anforderung dasselbe Schutzziel, z. B. die Sichtbarkeit eines Fahrzeugs, betrifft, aber nicht unbedingt dieselbe Lösung vorschreibt.

### **Artikel 13** **Äquivalenztabelle**

1. Die Äquivalenztabelle stellt ein Mittel dar, um Querverweise zwischen nationalen Anforderungen, ETV und TSI zu erstellen und schließlich die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern, die gemäß unterschiedlichen Normen gebaut und zugelassen wurden. Der Fachausschuss für technische Fragen kann Entscheidungen über die Gleichwertigkeit treffen zwischen
  - nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten,
  - ETV und TSI sowie
  - ETV und nationalen Anforderungen.
2. Die Gleichwertigkeit ist im veröffentlichten (Gleichwertigkeits-) Referenzdokument anzugeben.

APTU

14

## **ANLAGE**

Diese Anlage entspricht Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in der durch die Richtlinie 2009/131/EG geänderten Fassung. Gruppe A wurde (wie in Artikel 13) um nationale Regeln erweitert, die mit Bestimmungen in ETV gleichwertig sind.