

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/8 Add.1
Version 1
24.04.2014**

Original : EN

Begründung und Erläuterung

Revision von Anhang G (ER ATMF)

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.

**Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung
von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird
(ATMF - Anhang G zum Übereinkommen)**

Einleitende Bemerkung

Dieses Dokument beinhaltet die Begründung für die dem Revisionsausschuss zu dessen 25. Tagung für Anhang G des Übereinkommens vorgeschlagenen Änderungen. Das damit in Zusammenhang stehende „*Erläuterungsdokument zur Revision von Anhang G (ER ATMF)*“ liefert zusätzliche Elemente und kann als Erklärungs- und Interpretationshilfe des überarbeiteten Anhangs G herangezogen werden, die auch in die erläuternden Bemerkungen aufgenommen werden soll. Über die erläuternden Bemerkungen wird der Revisionsausschuss in einem separaten Dokument diskutieren und abstimmen.

Allgemeine Begründung

Den ersten Anstoß für die Revision der ATMF gaben die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die vom Fachausschuss für technische Fragen im Juni 2013 genehmigt wurden. Diese Ergebnisse mündeten in einen neu entworfenen Artikel 15a und einen geänderten Artikel 17 § 1.

Zusätzlich zu diesen zwei Änderungen soll im Zuge der Revision ein Entwurf von insgesamt überarbeiteten und an die neuen Entwicklungen angepassten ATMF ausgearbeitet werden. Dies betrifft Aspekte der Kohärenz mit dem Recht der Europäischen Union, aktualisierte Verweise zu anderen OTIF-Vorschriften usw.

Im Vergleich zu der Fassung der ATMF aus 2011 werden in dieser überarbeiteten Fassung die Funktionen und gegenseitigen Beziehungen zwischen

- Vertragsstaat,
- zuständiger Behörde und
- Bewertungsstelle explizit geregelt.

Gleichermaßen wird auch eine Harmonisierung der Begriffe vorgenommen. Die Fassung der ATMF aus 2011 verwendet für dasselbe Konzept unterschiedliche Begriffe, wie „als geeignet anerkannte Einrichtungen“, „Einrichtungen“, „die die technische Zulassung erteilenden Behörden“, „die für die Durchführung der Bewertungen verantwortlichen Einrichtungen“, „Genehmigungsbehörde“. Wo immer möglich, sollen diese Begriffe durch den jeweils zutreffenden Begriff „zuständige Behörde“ oder „Bewertungsstelle“ ersetzt werden.

Im Sinne der Harmonisierung der französischen Terminologie zwischen der Europäischen Union und der OTIF wird in der französischen Fassung der ATMF der Begriff der für die Instandhaltung zuständigen Stelle von „entité en charge de la maintenance (ECM)“ in „entité chargée de l’entretien (ECE)“ geändert. Aus dem gleichen Grund werden die französischen Begriffe für das technische Verzeichnis/Instandhaltungsverzeichnis von „fichier technique“ in „dossier technique“ und von „fichier de maintenance“ in „dossier de maintenance“ geändert.

Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ scheint keinem praktischen Zweck zu dienen. Als erste Maßnahme wird vorgeschlagen, den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ im Rahmen der Zuständigkeit des Revisionsausschusses zu streichen. Dies betrifft alle Artikel mit Aus-

nahme der Artikel 1, 3 und 9. In einem zweiten Schritt sollte „sonstiges Eisenbahnmaterial“ dann von der Generalversammlung aus den Artikeln 1, 3 und 9 gestrichen werden.

Die Änderungen, die in dieser Einleitung nicht vorkommen, werden nachfolgend in diesem Dokument und im „*Erläuterungsdokument zur Revision von Anhang G (Er ATMF)*“ mit der Dokumentennummer CR 25/8 Add.2 erläutert.

Begründung Artikel für Artikel

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

- ab) „Akkreditierung“ wird zu den Begriffsbestimmungen hinzugefügt, da in den Artikeln 5 und 15 darauf verwiesen wird. Die Definition basiert auf derjenigen der EU.
- b) Für mehr Klarheit sollte die Verbindung zwischen der „Bauartzulassung“ und dem „Bauartzertifikat“ hergestellt werden.
- c) Für mehr Klarheit sollte die Verbindung zwischen der „Betriebszulassung“ und dem „Betriebszertifikat“ hergestellt werden.

Im Sinne der Harmonisierung der deutschen Begrifflichkeit wird zudem „Betriebslaubnis“ in den Begriffsbestimmungen und im gesamten Anhang G in „Betriebszulassung“ geändert.

- cb) Zur Klarstellung, dass in der deutschen Fassung der Begriff „Prüfzertifikat“ der in der EU verwendeten Terminologie „Prüfbescheinigung“ entspricht, wird „Prüfbescheinigung“ alternativ zu „Prüfzertifikat“ in die Begriffsbestimmungen aufgenommen.
- f) Die Begriffsbestimmung für „Erklärung“ wird gestrichen, da sie im ursprünglichen Sinne nicht länger verwendet wird (Artikel 10 § 3). Die Beibehaltung des Begriffes „Erklärung“ wäre zweideutig, da der Begriff „Prüferklärung“ in der ETV GEN-D in einem ganz anderen Zusammenhang verwendet wird.

„Erklärung“ wird durch „Bauartzertifikat“ ersetzt, einen Begriff, der nun konsequent in den gesamten ATMF und insbesondere in den Artikeln 10, 10a und 11 verwendet wird.

- h) Die Begriffsbestimmung für ECM wird aus zwei Gründen gestrichen:

Die Anforderungen an die ECM sind bereits in Artikel 15 und den ECM-Vorschriften (ATMF-Anlage A) klar geregelt.

In der ursprünglichen Begriffsbestimmung hing die Existenz einer ECM von der Eintragung im ECM-Register ab. Obwohl diese Registrierung in Artikel 15 weiterhin verbindlich ist, verfügen nicht alle Vertragsstaaten über ein funktionstüchtiges NVR. Das Fehlen eines in Betrieb befindlichen NVR sollte keine Unsicherheiten in Bezug auf die Pflichten der ECM hervorrufen.

- o) Es sollte klargestellt werden, dass der Instandhaltungsnachweis Teil der Instandhaltungsunterlagen ist. Dies betrifft die Artikel 10, 11 und 15.

In Anlehnung an die Terminologie der EU und zur Vereinfachung künftiger Transpositionen von TSI in ETV wird in der deutschen Fassung „Instandhaltungsverzeichnis“ in „Instandhaltungsunterlagen“ geändert.

- r) ETV müssen offene Punkte explizit erwähnen, so dass jedem klar ist, welches die offenen Punkte sind.
- s) Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ scheint keinem praktischen Zweck zu dienen. Jegliches im internationalen Verkehr verwendete bewegliche Eisenbahnmaterial wird von dem Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ abgedeckt.
- t) Zur Angleichung an die EU-Richtlinie 2001/14/EG wird die Begriffsbestimmung „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ geändert.

Der äquivalente Begriff „Eisenbahnunternehmen“ wird hinzugefügt, zumal er an verschiedenen Stellen der ATMF und des Übereinkommens verwendet wird.

- wa) „Anerkennung“ bezeichnet zwei unterschiedliche Konzepte:

Die Anerkennung einer nationalen Stelle kommt in den Artikeln 5 § 3, 13 § 2 und 15 § 2 vor.

Die Anerkennung eines Zertifikates kommt in den Artikeln 6a und 6b vor.

- ya) Der Verweis auf das RID ist überflüssig. Das RID ist Teil desselben Übereinkommens wie die ATMF und daher bekannt.
- aa) Es ist wichtig zu unterstreichen, dass ein Sonderfall nicht durch die Anforderungen an ihn gültig wird, sondern durch seine Aufnahme in die ETV.
- dd) Die Begriffsbestimmung „technisches Zertifikat“ wird gestrichen, da sowohl das Bauartzertifikat wie auch das Betriebszertifikat unter separaten Begriffsbestimmungen aufgeführt sind. Aus Artikel 11 geht beispielsweise klar hervor, dass beides technische Zertifikate sind.
- ee) In Anlehnung an die Terminologie der EU und an die an anderen Stellen verwendete OTIF-Terminologie sowie zur Vereinfachung künftiger Transpositionen von TSI in ETV wird in der deutschen Fassung „technisches Verzeichnis“ in „technisches Dossier“ geändert.
- ee1) Die Begriffsbestimmung „Zug“ ist insbesondere für den neuen Artikel 15a erforderlich.

Artikel 3a **Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen**

- § 3 Da § 3 die Anwendung des EU-Rechts betrifft, ist es besser, EU-Terminologie zu verwenden. „Inbetriebnahmegenehmigung“ ist der im EU-Recht verwendete Begriff, „Betriebszulassung“ der OTIF-Begriff.
- § 5 Durch die Streichung der Begriffsbestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), ehemals 2 h), taucht das Konzept der ECM hier erstmalig auf. In einer Fußnote wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen an die ECM in Artikel 15 geregelt sind. In der französischen Fassung wird der falsche Verweis zur Verordnung der Europäischen Union korrigiert.

Artikel 4 **Verfahren**

- § 1
- b) Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat (Modul SD/SF), dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. Es handelt sich um ein Standardverfahren und das Wort „vereinfacht“ wäre mehrdeutig, zumal es nicht weiter erklärt wird. Es wird daher gestrichen.
- § 2 Es scheint wichtig, hier ein Grundverfahren für die ETV-Bewertung festzulegen. Auf dieses kann dann z. B. in Artikel 10 Bezug genommen werden.

Die Zuständigkeit des CTE zur Änderung und Aufhebung von Bewertungsverfahren und dem Inhalt von ETV-Zertifikaten wird in Artikel 8 § 4 APTU nicht explizit geregelt.

Analog zum Recht der Europäischen Union und in Übereinstimmung mit der ETV GEN-D sollten Zwischenprüfbescheinigungen nur für Teilsysteme und nicht für Bauelemente ausgestellt werden.

Artikel 5 **Zuständige Behörde**

- § 2 „Erklärung“ wird gestrichen, da sie im ursprünglichen Sinne nicht länger verwendet wird (Artikel 10 § 3). „Erklärung“ wird durch „Prüfzertifikat“ ersetzt, da dies das von der Bewertungsstelle ausgegebene Dokument ist.
- § 3 Die gestrichenen Textpassagen in a) - h) werden von der ETV GEN-E abgedeckt.
- § 5 Alle Stellen mit in den ATMF definierten Zuständigkeiten sollten dem Generalsekretär notifiziert werden.

Artikel 6 **Gültigkeit technischer Zertifikate**

- § 3 Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird gestrichen und durch die „Gültigkeit der Zulassung“ ersetzt. Der Grund für diese Änderung ist, dass die Übereinstimmung mit

der ETV nicht automatisch zum „freien Verkehr“ führt. Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird in Buchst. b) mit Verweis auf die in der ETV spezifizierten Bedingungen beibehalten. Dies entspricht eher der Praxis, wo die Bedingungen des freien Verkehrs für Güterwagen beispielsweise in Anlage C der ETV WAG festgelegt sind.

Artikel 7 Vorschriften für Fahrzeuge

- § 1 Der ursprüngliche Text ist in Bezug auf die Wörter „und zu bleiben“ mehrdeutig. „zugelassen zu bleiben“ impliziert einen kontinuierlichen Prozess der Zulassung, was nicht den Tatsachen entspricht. Ein Konzept des „zugelassen bleibens“ gibt es nicht. Siehe auch Artikel 10 § 9.
- § 1a Dieser Paragraph wird hinzugefügt, um die Änderung in § 1 (Streichung von „zugelassen bleiben“) zu kompensieren.

Artikel 7a Abweichungen

Seit 1.1.2014 deckt ATMF-Anlage B Abweichungen ab.

Artikel 8 Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

Die Änderungen sind analog zu den Änderungen in Artikel 7.

Artikel 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

- § 2 Die Liste möglicher Antragsteller wird gestrichen, da sie als vollständige Fehlinterpretation werden könnte, was sie nicht sein sollte.
- § 3 Im Sinne der Kohärenz und Klarheit sollten die Ausgabe technischer Zertifikate (bei der Zulassung) und die Ausgabe von Erklärungen und ETV-Prüfzertifikaten (im Bewertungsprozess) voneinander getrennt werden. § 3 bezieht sich nun ausschließlich auf technische Zertifikate.
- § 5 Das in der entsprechenden Begriffsbestimmung verwendete Wort ist „Erteilung“. Dies schafft auch eine klarere Trennung zur Durchführung der Bewertung (durch die Bewertungsstelle), die entgeltlich sein kann (z.B. benannte Stellen der EU).
- § 8 Eine Person, die ein Zertifikat beantragt, ist ein Antragsteller.

Folglich wird das Zertifikat auf den Antragsteller ausgestellt, siehe Artikel 11 § 7.

Für neue Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit Artikel 7 den ETV entsprechen müssen, ist das ETV-Zertifikat das korrekte Dokument zur Bestätigung, dass ein Fahrzeug einer Bauart entsprechend konstruiert wurde.

- § 10 Das Konzept der ersten Zulassung war hier mehrdeutig, da die Klausel eine bereits zugelassene Bauart betrifft. Es wird ersetzt durch „die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart“.
- § 11 Für den Fall, dass ein Fahrzeug einer ETV nicht gänzlich entspricht, ist eine separate Zulassung in jedem Vertragsstaat erforderlich.

Artikel 11 Technische Zertifikate

Erklärungen sollten aus dem Titel des Artikels gestrichen werden, da der Artikel nur Zertifikate regelt. Erklärungen des Antragstellers sind gemäß COTIF nicht verbindlich (und im Detail in der ETV GEN-D geregelt).

§ 2

- h) Diese Spezifizierung steht im Einklang mit der einheitlichen Ausführung der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) gemäß Dokument A 93-01/2.2012.

§ 7 Technische Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) werden von der zuständigen Behörde für den Antragsteller ausgestellt. Erklärungen sollten hier gestrichen werden, da der Antragsteller im Anwendungsbereich der ETV GEN-D selbst Erklärungen abgeben kann.

§ 8 Der Instandhaltungsnachweis ist Teil der Instandhaltungsunterlagen gemäß Artikel 2 Buchst. o) und muss hier daher nicht erwähnt werden.

Artikel 13 Register

§ 1 In diesem Paragraph wird nur der Verweis auf das nationale Fahrzeugregister (NVR) beibehalten. Das NVR wird von den Vertragsstaaten in eigener Zuständigkeit erstellt.

Die Elemente in Zusammenhang mit der Erstellung eines Fahrzeugtypenregisters, analog zu dem „Europäischen Fahrzeugregister zugelassener Fahrzeugtypen“ (ERATV), werden gestrichen. Derzeit besteht kein eindeutiger Bedarf an einem solchen Register in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten. Zudem erscheint es fraglich, ob ein separates OTIF-Fahrzeugtypenregister in Koexistenz zum ERATV eine effiziente Lösung darstellen würde.

Durch die Änderungen in § 3 wird dem CTE die Zuständigkeit in Bezug auf die Entscheidung, im Bedarfsfall ein solches Fahrzeugtypenregister zu erstellen, übertragen.

§ 1a Das ECM-Register wird explizit erwähnt.

§ 1b Das VKM-Register wird explizit erwähnt.

§ 2 Die Anforderungen für die Veröffentlichung zuständiger Behörden usw. ist in Art. 5 § 5 geregelt und wird daher in Artikel 13 gestrichen.

- § 4 Es wird explizit geregelt, dass der CTE nicht nur für die Architektur der Register zuständig ist, sondern auch für deren Änderung und Aufhebung.
- § 7 Die Entscheidung über Gebühren für die Nutzung von Datenbanken sollte vollständig in der Zuständigkeit des CTE liegen.

Artikel 14 Anschriften und Zeichen

- § 1 Die in der 2011 Fassung der ATMF enthaltene Anforderung, nach der Fahrzeuge mit einem Zeichen versehen sein müssen, das belegt, dass sie zum Betrieb zugelassen sind, wird in der Praxis nicht eingehalten. Daraus ergibt sich, dass die Definition der Fahrzeugkennzeichnungen in den ETV geregelt werden müssen und nicht in den ATMF.
- § 2 Die in § 1 gestrichene Anforderungen wird in § 2 als Zuständigkeit des CTE aufgenommen.

Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

- § 1 Die geforderte ständige Entsprechung der Fahrzeuge mit den ETV ist nun in Artikel 7 § 1a geregelt und die analoge Anforderung wird daher aus Artikel 15 gestrichen.
- § 2 Seit der 2011 Fassung der ATMF wurden zusätzliche ECM-Vorschriften in die ATMF-Anlage A aufgenommen, diese gelten seit 1. Mai 2012. Der CTE ist weiterhin für die Änderung bestehender und Annahme neuer ECM-Vorschriften zuständig.

Die Streichung bzw. Verwendung des Wortes „extern“ oder alternativ dazu „unabhängig“ wurde ausführlich diskutiert. Im Ergebnis dieser Diskussion hat man sich weder für „extern“ noch für „unabhängig“ entschieden, da die Anforderungen für die Zertifizierungsstelle in ATMF-Anlage A enthalten sind und ein Verweis auf diese Anlage ausreicht.

Die letzten beiden Abschnitte von § 2 der 2011 Fassung der ATMF sind seit Inkrafttreten der Anlage A veraltet.

- § 3 Die Pflichten des Eisenbahnunternehmens werden nun im neuen Artikel 15a geregelt und an dieser Stelle daher gestrichen.

Die direkte Verantwortung des Eisenbahnunternehmens für die Instandhaltung des Fahrzeugs wird aus § 3 gestrichen, da die ECM anhand eines Instandhaltungssystems gemäß § 2 den sicheren Betriebszustand zu gewährleisten hat. Aufgabe des Eisenbahnunternehmens ist es, dafür zu sorgen, dass jedem von ihm betriebenen Fahrzeug gemäß dem neuen Artikel 15a § 1 Buchst. e) eine ECM zugewiesen ist.

- § 5 Dieser § wird gestrichen, da er von den ECM-Vorschriften in ATMF-Anlage A vollständig abgedeckt wird. Die Zuständigkeit des CTE wird auf § 1 übertragen.

Artikel 15a

Zugbildung und Betrieb

Der neue Artikel 15a regelt die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahnunternehmens in Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen und den Betrieb von Zügen.

Der Artikel entspricht den Schlussfolgerungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die ihre Ergebnisse der WG TECH mitgeteilt hat, deren Ergebnisse dann vom CTE 6 genehmigt wurden.

- § 1 Die Grundsätze stehen im Einklang mit den Anforderungen an innerhalb der EU gemäß der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG und der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) Betrieb führende Eisenbahnunternehmen.

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

- § 2 In der deutschen Fassung wird eine redaktionelle Korrektur vorgenommen, indem das Akronym „ETV“ in nachstehenden Satz aufgenommen wird: *„Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben...“*

Artikel 19

Übergangsbestimmungen

- § 1 Dieser Paragraph wird infolge Mehrdeutigkeit gestrichen: Man könnte daraus ableiten, dass Artikel 3 § 1 nicht für neue Fahrzeuge gilt. Zudem war er lediglich eine Einleitung für die folgenden §§.

- § 2a Da der Inhalt möglicher von diesem § abgedeckten Vereinbarungen nicht bekannt ist, sollte diesen kein Sonderstatus eingeräumt werden.

Neutraler ist zu sagen, dass diese Vorschriften die ursprünglichen Vereinbarungen nicht berühren, als dass vor 2011 gebaute Fahrzeuge als zugelassen gelten. Auf diese Weise bleiben bilaterale und multilaterale Vereinbarungen unberührt und vor allem können auch Zweideutigkeiten in Fällen von begrenzt gültigen Vereinbarungen vermieden werden.

- § 3 Herstellung der Kohärenz mit § 5.

- § 5 Die ATMF behandeln nicht nur Sicherheits- sondern auch Interoperabilitätsaspekte. Der Satz stimmt nun mit der Interoperabilitätsrichtlinie der EU 2008/57/EG Artikel 6(9) überein.

- § 7 Das Wort „weitere“ könnte bedeuten, dass der CTE den Inhalt von Artikel 19 ändern kann, was nicht im Einklang mit der Übereinkommen steht, da die Änderung von Artikel 19 ATMF im Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses liegt. „Zusätzliche“ scheint in diesem Zusammenhang besser zu passen als „weitere“.