

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Version 5: endgültige Version

Ref.: A92-04/2.2012

Datum: 18.02.2013

Original: EN

Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe – Analyse und Schlussfolgerungen

MANDAT

Die Untergruppe ist von der WG TECH beauftragt, gemäß dem „Mandat für die Entwicklung von Sicherheitsmanagement und Sicherheit“ zu handeln, Referenzdokument A 93-01/3.2012, Version 3.

Ihre Hauptaufgaben sind:

- a) *Die Analyse der Unterschiede zwischen dem rechtlichen Rahmen der EU und dem der OTIF in Bezug auf das Sicherheitsmanagement und die Sicherheitszertifizierung und damit einhergehende Rollen und Verantwortungen.*
- b) *Ein Bericht über die möglichen Auswirkungen dieser Unterschiede bei der Anwendung der ETV und sonstiger OTIF-Vorschriften. Eine detaillierte Fall-Studie, die Anwendung des SMS in Bezug zum sicheren Betrieb von Wagen, die gemäß der überarbeiteten TSI WAG gebaut wurden, sollte analysiert werden. Dies sollte zu einem umfassenden Verständnis der sicherheitsbezogenen Themen führen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen¹ managen muss, um einen mit der Kern-TSI (Level 1) konformen Wagen, im Vergleich zu einem auch mit Anhang C konformen Wagen (RIV) sicher zu betreiben.*
- c) *Verfassen eines Vorschlags zur Umsetzung der Mindestsicherheitsanforderungen für den sicheren Betrieb eines gemäß der überarbeiteten TSI:WAG gebauten Wagens in den OTIF-Vorschriften.*
- d) *Erforschung der Notwendigkeit, die OTIF-Vorschriften ATMF und APTU mit Blick auf die Schaffung einer völligen funktionalen Sicherheitsmanagementäquivalenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften bei der Anwendung von ETV.*

VORGEHENSWEISE

Die Untergruppe ist zweimal zusammengetroffen. Das erste Treffen fand am 7. November 2012 in Košice (SK) statt, das zweite Treffen am 15. Januar 2013 in Belgrad (RS). Bei ihrem

¹ Wenn in diesem Dokument von Eisenbahnverkehrsunternehmen die Rede ist, schließt dies auch Infrastrukturbetreiber mit ein, wenn diese Züge z.B. zur Gleisüberprüfung oder -instandhaltung betreiben.

zweiten Treffen hat die Untergruppe die in diesem Dokument vorgestellten Ergebnisse erzielt und beschlossen, dass ein drittes Treffen nicht mehr notwendig ist.

Für die Zusammensetzung der Gruppe und Anwesenheit siehe Tabelle 1:

Tabelle 1

<i>MITGLIEDER DER GRUPPE</i>	<i>ERSTES TREF-FEN</i>	<i>ZWEITES TREF-FEN</i>
Pascal Boudet, Frankreich	ja	ja
Michael Schmitz, Deutschland	nein	nein
Milan Popovic, Serbien	ja	ja
Roland Bacher, Schweiz	ja	ja
Patrizio Grillo, EK	ja	ja
Denis Biasin, ERA	ja	nein
Felix Ardiaca, ERA	ja	ja
Jean-Marie Dechamps, ERA	nein	ja
Bernard Alibert, SNCF, Vertreter der GEB	ja	ja
Stefan Franke, VTG, Vertreter der UIP	ja	ja
Gustav Kafka, OTIF	nein	ja
Bas Leermakers, OTIF	ja	ja
Peter Sorger, OTIF	ja	ja

An beiden Treffen wurde Herr Grillo von den Teilnehmern zum Vorsitzenden gewählt.

Die Ergebnisse der Untergruppe werden in diesem an die WG TECH gerichteten Dokument dargelegt.

BESTIMMUNG DER AUFGABEN

Gemäß Beschluss liegen die Schwerpunkte des Berichts der Gruppe auf folgenden fünf Themen, wodurch die im Mandat beschriebenen Aufgaben direkt umgesetzt werden:

1. Vorschriften im Übereinkommen zum Sicherheitsmanagement (Liste und Zusammenfassung).
2. Bedingungen, unter denen ein nur mit der Kern-TSI² konformer Wagen, d.h. ohne harmonisierte Schnittstellen und Eigenschaften, zum Betrieb in allen Vertragsstaaten zugelassen werden kann.

² Da nicht über den Inhalt der ETV WAG entschieden wird, wird auf die TSI verwiesen. Vorausgesetzt ETV und TSI bleiben äquivalent, kann „TSI“ auch durch „ETV“ ersetzt werden.

3. Bedingungen für die Beibehaltung des Sicherheitsniveaus im Eisenbahnsystem bei der Verwendung von nur mit der Kern-TSI konformen Wagen.
4. Ort für und Inhalt der Bestimmung zur Zuweisung der Verantwortung für die Zugbildung.
5. Möglichkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in eigener Verantwortung zu entscheiden, dass der Betrieb bestimmter Wagen, die ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen wurden/genehmigt wurden, nicht möglich ist.

ANALYSEN UND ERGEBNISSE

In diesem Abschnitt werden die Analysen und Ergebnisse der Aufgaben aufgelistet.

Aufgabe 1

(Vorschriften im Übereinkommen zum Sicherheitsmanagement)

1.1 Analyse:

In der linken Spalte der folgenden Tabelle 2 wird ein Überblick über die in der EU-Sicherheitsrichtlinie (2004/49/EG und Ergänzungen) behandelten Themen gegeben; die rechte Spalte enthält eine kurze Analyse der äquivalenten Bestimmungen im COTIF, wenn nützlich mit einem Zitat.

Tabelle 2

<i>EU-Sicherheitsrichtlinie</i>	<i>COTIF</i>
Aufrechterhaltung und, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, kontinuierliche Verbesserung der Eisenbahnsicherheit – auf Systemebene. Art. 4(1)	Kein vergleichbares Ziel im Übereinkommen.
Vorgeschriebene geteilte Verantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Infrastrukturbetreibers und freier Zugang zur Infrastruktur von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen. Art. 4(3)	<i>CUI Art. 5 § 1: Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.</i> <i>CUI Art. 6 § 1: Der Beförderer muss berechtigt sein, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben. Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, dass der Beförderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikates oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.</i>
Produktverantwortung des Auftraggebers bei der Zulassung von Fahrzeugen / Hersteller. Art. 4(4) In der EU wird die Konformität des Produkts mit den Vorschriften durch eine EG-Erklärung vom Auftraggeber bestätigt; hiermit erklärt der Auftragge-	In den Zulassungsbestimmungen des COTIF bezieht sich der Begriff Erklärung auf Nachweise (Art. 2 f) ATMF) statt auf Verantwortung. Erklärungen werden dem Auftraggeber gemeinsam mit Zertifikaten zugestellt (Art. 11 § 7 ATMF). Wo die Konformität innerhalb der EU von einem Dritten (benannte Stelle) geprüft wird, kann gemäß COTIF die Bewertungsstelle auch

<p>ber in eigener Verantwortung, dass das Produkt mit allen Vorschriften, einschließlich TSI, übereinstimmt. Diese Erklärung basiert auf einer Bewertung durch eine benannte Stelle. Die Behörde überwacht den Prozess, übernimmt aber nicht direkt die Verantwortung für die Konformität des Produkts mit der TSI.</p> <p>Gemäß Artikel 17 (1) der Sicherheitsrichtlinie haben die Mitgliedstaaten all diejenigen strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems als interoperabel und konform mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen zu betrachten, die von der EG-Prüferklärung abgedeckt werden.</p>	<p>die Zulassungsstelle sein.</p> <p>Der Grundsatz der Trennung zwischen Auftraggeber und Zulassungsstelle besteht sowohl im EU-Recht als auch im COTIF.</p>
<p>Harmonisiertes Verfahren zur Bestimmung und Messung der Sicherheit (gemeinsame Sicherheitsindikatoren). Art. 5</p>	<p>Keine vergleichbare Definition im Übereinkommen.</p>
<p>Harmonisierte³ Sicherheitsziele, beschrieben als gemeinsame Sicherheitsziele (CST). Art. 7</p>	<p>Kein vergleichbares Ziel im Übereinkommen.</p>
<p>Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken Art. 6 und Verordnung 653/2007.</p>	<p>Äquivalent in ETV GEN-G</p>
<p>Die gemeinsame Sicherheitsmethode ist zur Beobachtung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, nach Erhalt eines Sicherheitszertifikats oder einer Sicherheitsgenehmigung, und von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden. Art. 6 und Verordnung 1078/1012.</p>	<p>Keine vergleichbare Methode im Übereinkommen.</p>
<p>Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung eines Sicherheitszertifikats oder einer Sicherheitsgenehmigung. Art. 6 und Verordnung 1077/2012.</p>	<p>Keine vergleichbare Methode im Übereinkommen.</p>
<p>Nationale Sicherheitsvorschriften – Notifizierung nötig. Art. 8.</p>	<p>Keine Entsprechung im Übereinkommen. Wobei nationale technische Vorschriften (NTR) sicherheitsbezogene Elemente enthalten können.</p>
<p>Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber. Art. 9.</p>	<p>Keine Entsprechung im Übereinkommen; einige Elemente, die in der EU unter das SMS fallen, sind jedoch ins Übereinkommen integriert, wie z.B. die Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz sicherzustellen. Ebenso ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich.</p> <p>ATMF Art. 6 § 2: <i>Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf einer</i></p>

³ In der EU können die Zielwerte der gemeinsamen Sicherheitsmethode je nach Mitgliedstaat variieren.

	<p><i>Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.</i></p> <p><i>ATMF Artikel 15 § 3: Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemäße Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.</i></p> <p>Dokument A 93-01/3.2012 „Antrag auf Erweiterung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF“, angenommen bei der 5. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen beinhaltet einen Vorschlag für die Integration in die erläuternden Bemerkungen.</p>
Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Genehmigung des Infrastrukturbetreibers durch die NSB. Art. 10, 11 und 12 und Verordnungen 1158/2010 und 1169/2010.	<p>Keine Entsprechung im Übereinkommen. In den CUI gibt es jedoch einen Verweis auf die Sicherheitsbescheinigung.</p> <p><i>CUI Art. 6 § 1: Der Beförderer muss berechtigt sein, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben. Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, dass der Beförderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikates oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.</i></p>
Für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständige Stelle – ECM. Art. 14a und Verordnung 445/2011.	Äquivalent: ATMF-Anlage A, Zertifizierung und Prüfung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM).
Untersuchung von Unfällen. Artikel 19 bis 25.	Gewisse Entsprechung in Art. 16 ATMF.

Register und Datenbanken werden von einigen Vertragsstaaten (VS) und der GEB als relevant für die Eisenbahnsicherheit angesehen. Innerhalb der OTIF sind die NVR-Vorschriften in Kraft, jedoch noch nicht von allen VS umgesetzt. Fragen in Bezug auf Beschaffenheit und Aufbau der Register und Datenbanken werden innerhalb der EU gerade untersucht.

In folgender Tabelle 3 sind alle Artikel des Übereinkommens aufgelistet, die einen Bezug zum Sicherheitsmanagement und zur Verantwortungsfrage beim Betrieb von Zügen aufweisen.

Tabelle 3

TEIL DES ÜBEREINKOMMENS	ABSCHNITT	TEXT
Anhang E – CUI	Artikel 3 Begriffsbestimmungen	<i>g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers</i>

		<p>- die interne Organisation des Unternehmens sowie</p> <p>- das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur eingesetzt werden sollen, den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.“</p>
	Artikel 6 Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers	<p>§ 1 Der Beförderer muss berechtigt sein, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben. Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, dass der Beförderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikates oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.</p> <p>§ 2 Der Beförderer hat dem Betreiber jedes Ereignis mitzuteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, seiner Sicherheitszertifikate oder der anderen Nachweise beeinflussen könnte.</p>
Anhang G – ATMF	Artikel 9 Betriebsvorschriften	<p>§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.</p>
	Artikel 15 Instandhaltung	<p>§ 3 Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemäße Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.</p>
	Artikel 17 § 1 Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen	<p>Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren</p>

Aufgabe 2

(Die Bedingungen, unter denen ein nur mit der Kern-TSI konformer Wagen, d.h. ohne harmonisierte Schnittstellen und Eigenschaften, zum Betrieb in anderen Vertragsstaaten zugelassen werden kann.)

2.1 Analyse:

Die Betriebserlaubnis und die zuständige ECM stellen sicher, dass ein Wagen die grundlegenden Anforderungen erfüllt, solange er innerhalb seiner Nutzungsbedingungen und -beschränkungen betrieben wird (siehe auch Text unter Aufgabe 3).

Funktionalität und Kompatibilität der Schnittstellen zwischen Wagen, wie das Kupplungs- oder Bremssystem, müssen gemäß den überarbeiteten Entwürfen der TSI/ETV WAG nicht verbindlich harmonisiert werden. Die Sicherheit dieser Schnittstellen wird durch die ETV/TSI insofern völlig gewährleistet, als ein Wagen gemäß der im technischen Dossier bestimmten Nutzungsbedingungen und -beschränkungen sicher betrieben werden kann. Dies bedeutet aber nicht, dass jeder Wagen mit jedem beliebigen anderen Wagen gemeinsam betrieben werden kann. Bei der Zugbildung und dem Beladen müssen die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen jedes einzelnen Fahrzeugs klar sein und eingehalten werden, genau wie den für den Zug gültigen Anforderungen entsprochen werden muss.

Die geltenden OTIF-Vorschriften legen Folgendes fest:

- Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich (Art. 15 § 3 ATMF).
- Jedem Eisenbahnfahrzeug ist eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen (Art. 15 § 2 ATMF).
- Die Betriebsbedingungen werden im Betriebszertifikat festgelegt (Art. 11 ATMF), dieses enthält das technische Dossier mit allen Elementen betreffend Nutzungsbedingungen und -beschränkungen (ETV GEN-C Technisches Dossier Art. 1) und besondere Betriebsbeschränkungen (Art. 11 § 2 ATMF).
- Der Halter bewahrt das Betriebszertifikat (Art. 11 § 8 ATMF).
- Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass der Wagen nur innerhalb des im Zertifikat des Fahrzeugs festgelegten Anwendungsbereiches verwendet wird (ATMF-Anlage A, ECM-Vorschriften, Art. 5.1).

2.2 Schlussfolgerung:

Die Schlussfolgerung zu Aufgabe 2 ist positiv: Nur mit dem „Kern“ der überarbeiteten ETV WAG übereinstimmende Wagen können von anderen Vertragsstaaten zum Betrieb zugelassen werden.

Die Art, in der ein Wagen genutzt werden kann, und seine Kompatibilität mit (Teilen) der bestehenden Flotte sollten von der zuständigen Behörde zum Zwecke der Betriebserlaubnis nicht in Frage gestellt werden. Die zuständige Behörde sollte die Betriebserlaubnis auf der Grundlage der Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften und notifizierten nationalen technischen Vorschriften erteilen.

Gemäß seinen Pflichten sollte das Eisenbahnverkehrsunternehmen Wagen innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen betreiben. Der Halter des Wagens bewahrt das Betriebszertifikat, dem das technische Dossier mit den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen als Anhang beigelegt ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss daher

sicherstellen (z.B. vertraglich oder anhand der Datenbank), dass es über alle für den sicheren Betrieb des Wagens nötigen Informationen verfügt.

Aufgabe 3

(Bedingungen für die Beibehaltung des Sicherheitsniveaus im Eisenbahnsystem bei der Verwendung von nur mit der Kern-TSI konformen Wagen)

3.1 Analyse:

Zusätzlich zu den in Abschnitt 2.1 aufgelisteten Bedingungen beinhalten die OTIF-Vorschriften folgende Bestimmungen:

- Die ETV beinhalten die grundlegenden Anforderungen (Art. 8 APTU). Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden, so sind sie darin eindeutig als "offene Punkte" zu benennen (Art. 8 APTU).
- Die Betriebszulassung neuer Fahrzeuge basiert auf deren Übereinstimmung mit der ETV (Art. 7 ATMF), die von der zuständigen Behörde oder Bewertungsstelle überprüft wird (Art. 5 ATMF).
- Die Sicherstellung der Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur während der Nutzung ist Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens (Art. 6 § 2 ATMF).

In den OTIF-Vorschriften nicht explizit behandelt wird:

- Die Verantwortung für die Zugbildung. Es sollte sichergestellt sein, dass der Zug in einer Weise zusammengestellt ist, dass während des Betriebs nicht nur jeder einzelne Wagen, sondern auch der gesamte Zug die grundlegenden Anforderungen erfüllen und dass alle Fahrzeuge innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen genutzt werden. Zu diesem Zweck sollte während der Zugbildung die Kompatibilität zwischen den Wagen und dem Zug, in den sie integriert werden, gewährleistet werden.

3.2 Empfehlung der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe:

Die Verantwortung für die Zugbildung und die korrekte Nutzung des Fahrzeugs sollte im OTIF-System explizit geregelt und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zugeteilt werden. Diese Verantwortung muss unabhängig vom Wagentyp bestehen und ungeachtet der technischen Eigenschaften für die Nutzung jeglicher Wagentypen gelten. Diese Empfehlung wird unter Aufgabe 4 näher ausgeführt.

Zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems sollten die Vertragsstaaten die Aktivitäten der auf ihrem Staatsgebiet operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen überwachen.

Innerhalb der EU sind diese Überwachungsaufgaben bereits in harmonisierter Weise festgelegt. Auch in einigen Nicht-EU-Vertragsstaaten ist diese Überwachung der Aktivitäten bereits

etabliert. Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe sieht keine Notwendigkeit, infolge der Überarbeitung der ETV WAG die Sicherheitsüberwachungsaktivitäten zu harmonisieren.

Aufgabe 4

(Ort für und Inhalt der Bestimmung zur Zuweisung der Verantwortung für die Zugbildung)

4.1 Analyse:

Wie in Abschnitt 3.2 dieses Dokuments empfohlen, sollte die Verantwortung für die Zugbildung und die korrekte Nutzung der Fahrzeuge beim Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Dieser Abschnitt beinhaltet Analysen und Empfehlungen zum richtigen Ort für diese Vorschriften.

Es gibt mehrere Optionen für die Platzierung der Bestimmungen zur Verantwortung für die Zugbildung innerhalb der OTIF-Vorschriften. Folgende Tabelle 4 fasst die verschiedenen Möglichkeiten zusammen:

Tabelle 4

<i>OPTION</i>	<i>WO</i>	<i>WIE</i>	<i>PRO/CONTRA</i>
1	ETV WAG	<p>In Abschnitt 4.3 werden die funktionalen und technischen Spezifizierungen der Schnittstellen dargelegt. Bezüglich Betriebsbestimmungen wird in der überarbeiteten TSI WAG direkt auf die TSI OPE verwiesen. Da es keine ETV zum Betrieb gibt, könnten die betriebsbezogenen Schnittstellen an dieser Stelle detaillierter beschrieben werden, z.B. was bei der Zugbildung und der Verwendung eines Wagens in einem Zug zu beachten ist.</p> <p>Abschnitt 4.4 der TSI WAG beschreibt die Betriebsregeln. In der überarbeiteten TSI WAG wird auf das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens verwiesen. Auch im Entwurf der ETV WAG könnte auf das Sicherheitsmanagementsystem verwiesen werden, wobei der Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der EU nicht harmonisiert ist.</p>	<p>Pro: Wenn sowohl die technischen Anforderungen für Wagen als auch die Nutzungsbedingungen in einem Dokument festgehalten sind, verringert sich die Anzahl Dokumente.</p> <p>Contra: Strukturelle ETV, wie die ETV WAG, sollten hauptsächlich die Bedingungen für die Betriebserlaubnis beinhalten. Auch wenn Schnittstellen mit anderen (funktionalen) Teilsystemen enthalten sein sollten, ist die ETV WAG möglicherweise nicht der ideale Ort für die Festlegung von Verantwortlichkeiten und Betriebsbedingungen für die Nutzung von Wagen.</p> <p>Es besteht jedoch kein rechtliches Hindernis, z.B. betriebsbezogene Aspekte in die ETV WAG aufzunehmen, da eine ETV mehrere Teilsysteme abdecken kann (Art. 8 § 2 ATMF).</p>
2	ETV OPE	Übernahme der relevanten Elemente aus der TSI OPE in eine ETV OPE.	<p>Pro: Ein separates Dokument würde eine umfassende Beschreibung aller Anforderungen und Schnittstellen mit der ETV WAG ermöglichen.</p> <p>Contra: Im OTIF-System müssen die Verantwortlichkeiten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern nicht aufgeteilt werden. Aus diesem Grund würde eine ETV OPE keine 1 zu 1 Übertragung der TSI OPE sein und nicht vollständig</p>

			äquivalent sein, u.a. weil letztere die Schnittstellen zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen definiert und die ETV WAG sich auf die Festlegung bestimmter Verantwortlichkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken würde.
3	Sonstige	Aufnahme von Verantwortlichkeiten betreffend Zugbildung und Nutzung von Fahrzeugen innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen ins Übereinkommen, z.B. durch Überarbeitung der ATMF.	<p>Pro: Kohärenz zu den Verantwortlichkeiten bezüglich Instandhaltung (ECM), die in die ATMF integriert sind.</p> <p>Contra: Verfahren über Revisionsausschuss, das nicht vor dem für das Inkrafttreten der überarbeiteten ETV WAG vorgesehen Datum abgeschlossen wäre. Jede zukünftige Änderung wäre sehr aufwendig (z.B. Anpassung an zukünftige Überarbeitung der TSI OPE).</p>

Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder Halter können auf freiwilliger Basis und im Sinne einer effizienten Wahrnehmung ihrer Verantwortung Standards für die Harmonisierung technischer Merkmale von Güterwagen vereinbaren. Ein Beispiel wäre die in den allgemeinen Nutzungsbedingungen geregelte freiwillige Anwendung von Anhang C des Entwurfs der überarbeiteten ETV/TSI WAG, dessen Zweck darin besteht, die Austauschbarkeit von Wagen in einem RIV-ähnlichen System zu vereinfachen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte für jedes von ihm betriebene Fahrzeug in der Lage sein, die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu verstehen, und einschätzen können, ob es das Fahrzeug dementsprechend betreiben kann. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass es über alle Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen verfügt.

In der EU werden die Hauptverantwortlichkeiten und betriebsbezogenen Anforderungen in der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG und der TSI OPE geregelt. Die OTIF-Vorschriften sollten mit diesen EU-Vorschriften kompatibel sein. Wichtigster Grundsatz ist, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die mit seinen Aktivitäten verbundenen Risiken kontrolliert und für einen sicheren Ablauf seines Betriebs sorgt.

Ungeachtet des Vorstehenden kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit haben, Fahrzeuge abzulehnen, die nicht innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen betrieben werden können, auch wenn diese Fahrzeuge den Vorschriften entsprechen und von den Behörden zum Betrieb zugelassen wurden (siehe auch Aufgabe 5 dieses Dokuments).

4.2 Empfehlung:

Die Untergruppe plädiert für Option 1. Option 1 stünde der nachfolgenden Annahme von Vorschriften in Sinne der anderen Optionen nicht entgegen.

Die Anforderungen der folgenden Liste sollten in die überarbeitete ETV WAG in äquivalenter Art und Weise und mit Anpassungen an den nötigen Stellen integriert werden.

Die Liste beinhaltet Anforderungen aus der TSI OPE (2012/757/EU) mit direktem Bezug zur Nutzung und Beladung von Wagen und zur Zugbildung:

- das Zugpersonal muss Zugang zu allen fahrzeugspezifischen Informationen haben (4.2.1.3),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss die erforderlichen Mittel zur Kennzeichnung des Zugschlusses bereitstellen (4.2.2.1.3),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherungsmaßnahmen beladen sind und dies während der gesamten Fahrt bleiben (4.2.2.4.1),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die Zugbildung verantwortlich und hat zu gewährleisten, dass der Zug die Anforderungen der zugewiesenen Fahrplantrasse erfüllt (4.2.2.5),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Bremsleistung ausreicht, um die vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Leistungsanforderungen zu erfüllen (4.2.2.6),
- Sicherstellung der Abfahrtsbereitschaft des Zuges, d.h. alle sicherheitsrelevanten Ausrüstungsteile müssen voll funktionsfähig sein. Es muss ein Verfahren für gestörten Betrieb geben. (4.2.2.7),
- das Eisenbahnverkehrsunternehmen prüft die Sicherheit des Zuges vor der Abfahrt und informiert den Infrastrukturbetreiber darüber (4.2.3.3),
- das Zugpersonal muss Fahrzeugkenntnisse durch Training erlangen (4.6.3.2.3.2).

Dies ist eine vorläufige Liste; die in die überarbeitete ETV WAG aufzunehmenden Anforderungsdetails werden im Rahmen des Entwicklungsprozesses der ETV WAG bestimmt werden.

Aufgabe 5

(Möglichkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in eigener Verantwortung zu entscheiden, dass der Betrieb bestimmter Wagen, die ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen /genehmigt wurden, nicht möglich ist.)

5.1 Analyse:

Bei der Überarbeitung der ETV WAG werden Teile der umfassenden technischen Vorschriften durch funktionale Anforderungen ersetzt. Einerseits hat der Eisenbahnsektor so die Möglichkeit, die neuesten Technologien zu verwenden, wie Scheibenbremsen und automatische Kupplungen. Andererseits kann nicht länger angenommen werden, dass alle Güterwagen gemeinsam in einem Zug gekoppelt und betrieben werden können.

Es ist Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens (oder sollte zumindest so sein) sicherzustellen, dass alle von ihm in einem Zug betriebenen Güterwagen mit dem Zug kompatibel sind

und innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen gemäß technischem Dossier des Wagens und/oder sonstigen geltenden Beschränkungen verwendet werden.

Durch die Zuteilung der Verantwortung für die korrekte Nutzung der Fahrzeuge an das Eisenbahnverkehrsunternehmen, sollte es diesem möglich sein, keine inkompatiblen Fahrzeuge zu betreiben. Eisenbahnverkehrsunternehmen können nur Fahrzeuge betreiben, deren Eigenschaften mit dem Betriebsumfeld und den technischen Schnittstellen kompatibel sind. Das bedeutet, dass es einem Eisenbahnverkehrsunternehmen unmöglich sein kann, einen bestimmten Wagentyp zu betreiben.

Diese Unmöglichkeit eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, einen Wagen zu betreiben, sollte in Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 ATMF – Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen stehen:

Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

5.2 Empfehlung:

Artikel 17 § 1 ATMF bedeutet nicht, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage sein muss, jeden Fahrzeugtyp verwenden zu können. Ein zugelassenes und mit dem betrieblichen Umfeld oder der Fahrzeugflotte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens inkompatibles Fahrzeug wird nicht *darin gehindert, zu verkehren*, da es aber die technischen bzw. betrieblichen Erfordernisse für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen einfach nicht erfüllt, ist dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen schlicht *nicht in der Lage, es zu betreiben*. Dies bedeutet, dass eine Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden kann, unter den oben gegebenen Bedingungen nicht in der Lage zu sein, einen bestimmten Wagentyp, der ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen/genehmigt wurde, zu betreiben.

Artikel 17 sollte vom Revisionsausschuss überarbeitet werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DER AD-HOC-SICHERHEITSUNTERGRUPPE

Mit Blick auf die in ihrem Mandat festgesetzten Aufgaben berichtet die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe der WG TECH Folgendes:

1. Die Vorschriften im Übereinkommen zum Sicherheitsmanagement sind in Abschnitt 1.1 aufgelistet.
2. Ein mit der Kern-TSI konformer Wagen kann in anderen Vertragsstaaten zum Betrieb zugelassen werden, ohne dass seine Kompatibilität mit (Teilen) der bestehenden Flotte analysiert oder in Frage gestellt werden müsste. Es ist Aufgabe

des Eisenbahnverkehrsunternehmens, den Wagen nur innerhalb seiner Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu verwenden.

3. Zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems:
 - müssen alle Wagen, ungeachtet ihrer Auslegung, den grundlegenden Anforderungen für ihre Betriebsbereitschaft entsprechen;
 - ist es Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens, jedes Fahrzeug korrekt und innerhalb seiner Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu verwenden;
 - sollten Vertragsstaaten die Aktivitäten der auf ihrem Staatsgebiet operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen überwachen.
4. Für die Einführung des Sicherheitsmanagementsystems in die OTIF-Vorschriften sollte eine schrittweise Herangehensweise verfolgt werden. Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe empfiehlt:
 - in einem ersten Schritt die Überarbeitung der ETV WAG, einschließlich Bestimmungen zur Zugbildung und Nutzung von Wagen gemäß Abschnitt 4.2 dieses Dokuments;
 - in einem zweiten Schritt die Erwägung notwendiger Änderungen der ATMF und ihrer erläuternden Bemerkungen;
 - in einem dritten Schritt die Erwägung einer ETV OPE.
5. Wenn ein ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassener/genehmigter Wagentyp mit dem betrieblichen Umfeld oder der Fahrzeugflotte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht kompatibel ist, kann dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht in der Lage sein, diesen Wagentyp zu betreiben. Entsprechend dieser Schlussfolgerung sollte Artikel 17 vom Revisionsausschuss überarbeitet werden.