

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**
- < **Grundkonzeption**
- < **Verhältnis OTIF - Europäische Gemeinschaften (EG)**
- < **Fachausschuß für technische Fragen**
- < **Technische Anlagen**

- < **Im Einzelnen**
- < Artikel 1 Anwendungsbereich
- < Artikel 2 Begriffsbestimmungen
- < Artikel 3 Zweck
- < Artikel 4 Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften
- < Artikel 5 Verbindlicherklärung technischer Normen
- < Artikel 6 Annahme einheitlicher technischer Vorschriften
- < Artikel 7 Form der Anträge
- < Artikel 8 Technische Anlagen
- < Artikel 9 Erklärungen
- < Artikel 10 Außerkräfttreten der Technischen Einheit
- < Artikel 11 Vorrang der Anlagen

Erläuternde Bemerkungen ¹⁰

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 Zentralamt 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 zum neugefaßten COTIF und
 - 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";
 - 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".

¹⁰ Artikel, §§ u.s.w. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER APTU; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

3. In Ausführung dieses Auftrages lud das Zentralamt 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 Zentralamt 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 ¹¹ 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 Gemeinschaftsrecht 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 Zentralamtes vor, die zum Teil inhaltsgleich waren und die zu Änderungen bei Artikel 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. Zu unterscheiden ist zwischen der Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften und technischer Normen einerseits und der Verbindlicherklärung andererseits. 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 Normungsinstitutionen 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 und der Hersteller von Eisenbahnmaterial erfolgen, um deren Fachkompetenz zu nutzen.

¹¹ jetzt Anhang F

9. Auch die Ausarbeitung einheitlicher technischer Vorschriften, die nicht den Charakter technischer Normen haben, für Bau und Betrieb von Eisenbahnmaterial soll weiterhin - aber auch hier nicht unbedingt ausschließlich - Angelegenheit der Verbände der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Hersteller von Eisenbahnmaterial (z.B. Internationaler Eisenbahnverband - UIC -, Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - OSShD - und Verband der europäischen Eisenbahnindustrien - UNIFE -) bleiben.
10. Die ER APTU stellen - abgesehen von ihren Anlagen - eine Verfahrensregelung dar. Ihr wesentlicher Inhalt besteht darin zu regeln, wie die von den genannten Institutionen ausgearbeiteten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften für rechtsverbindlich zu erklären bzw. anzunehmen und in die Anlagen zu den ER APTU aufzunehmen 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).
11. Erst die ER ATPU schaffen die nötigen Voraussetzungen für eine einheitliche Regelung des Verfahrens, 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.
12. Die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften als verbindliche Rechtsgrundlage für das Zulassungsverfahren muß daher auf staatlicher Ebene erfolgen, wobei sich die OTIF als geeignete Organisation anbietet.
13. Durch die Entscheidung der 5. Generalversammlung, daß der Fachausschuß für technische Fragen nicht nur technische Normen, sondern auch einheitliche technische Vorschriften nur unverändert annehmen oder ihre Annahme ablehnen, sie aber keinesfalls ändern kann (Art. 20 § 3 COTIF), verliert der terminologische Unterschied "Verbindlicherklärung einer technischen Norm" oder "Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift" weitgehend seine Bedeutung. Dessen ungeachtet nahm die Generalversammlung keine redaktionelle Anpassung vor.

Verhältnis OTIF - Europäische Gemeinschaften (EG)

14. Am 23. Juli 1996 hat der Rat der EG die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des trans-europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems angenommen. Diese Richtlinie ist auf Artikel 129 D Abs. 3 des EG-Vertrages in der Fassung des Vertrages von Maastricht gestützt.

15. In ihren verschiedenen verkehrspolitischen Veröffentlichungen hat die Europäische Kommission in den letzten Jahren wiederholt ihre Absicht angekündigt, auch auf dem Gebiet des konventionellen Eisenbahnverkehrs Vorschläge zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften zu unterbreiten. Dies ist vom Vertreter der Europäischen Kommission, der an den Beratungen im Revisionsausschuß zur Ausarbeitung der ER APTU und der ER ATMF teilgenommen hat, bestätigt worden. Die Bekanntgabe der Vorstellungen der Europäischen Kommission war zunächst für Oktober 1998 vorgesehen, war jedoch bis zum Abschluß der 5. Generalversammlung noch nicht erfolgt.
16. Was es nach Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten und des Zentralamtes der OTIF in jedem Falle zu vermeiden gilt, ist eine Konkurrenz oder eine Inkompatibilität des von den EG noch zu entwickelnden Systems und der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten Konzeption.
17. Ungeachtet der Problematik, ob und inwieweit die Bestimmungen des EG-Vertrages (Art. 75, Art. 100, Art. 129 B bis D) und die Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität eine umfassende Regelung des "technischen Komplexes" im konventionellen Eisenbahnverkehr durch die EG zulassen, geht es hier nicht um die Frage einer konkurrierenden Kompetenz zwischen EG und OTIF. Vielmehr geht es allenfalls um die Frage, ob und inwieweit die - derzeit - 15 Mitgliedstaaten der EG noch berechtigt sind, innerhalb der OTIF auf dem genannten Gebiet eigenständig zu handeln, sobald die EG ihre allfällige Kompetenz durch Vorlage eines Verordnungs-, Richtlinien- oder Entscheidungsvorschlags in Anspruch genommen haben. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage von Interesse, ob und unter welchen Modalitäten die EG selbst dem COTIF beitreten können. Das Zentralamt hatte hierzu einen Vorschlag entwickelt, der die Zustimmung des Revisionsausschusses gefunden hatte (s. Art. 38 COTIF-Entwurf, Dok. AG 5/3.2 vom 15.2.1999) und im Grundsatz von der 5. Generalversammlung angenommen wurde (s. Bemerkungen zu Art. 38 COTIF). Die Schaffung der Möglichkeit eines Beitritts präjudiziert in keiner Weise die Frage, ob die EG davon Gebrauch machen werden.
18. Das im Rahmen der OTIF entwickelte System zur Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahnverkehrs beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Verbindlicherklärung. Es orientiert sich bewußt nicht an den in der Richtlinie 96/48/EG vorgesehenen Methoden und Verfahren. Das OTIF-System der ER APTU verzichtet auf die Schaffung neuer Organe und Gremien für die Entwicklung und Ausarbeitung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften, sondern überläßt diese Aufgabe - insofern besteht eine Parallele zur genannten Richtlinie - weiterhin den nationalen und internationalen Normungsinstituten (z. B.: CEN, CENELEC, ETSI) sowie der daran interessierten - herstellenden und verwendenden - Industrie und ihren Verbänden (z.B. UIC, OSShD und UNIFE).
19. Die Konzeption der OTIF betreffend die Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften im Eisenbahnbereich läßt sich eher vergleichen mit dem "Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden" vom 20. März 1958 (Genfer Homologierungsübereinkommen 1958).

20. Die OTIF hat mit Interesse zur Kenntnis genommen, daß im Jahre 1998 die EG als solche Vertragspartei dieses Übereinkommens geworden sind, und begrüßt diesen Schritt. Er könnte präjudiziell wirken für einen Beitritt der EG zum COTIF. Dies würde vor allem für den Fall gelten, daß sich die EG entschließen, auf ein eigenes System der Harmonisierung und Weiterentwicklung technischer Vorschriften im konventionellen Eisenbahnverkehr (abgesehen vom Fall des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs) zu verzichten und aktiv an den Arbeiten der OTIF mitzuwirken. Der Anwendungsbereich der im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten ER APTU und ER ATMF wird geographisch weit über den Bereich der EG hinaus reichen und nach dem gegenwärtigen Mitgliederstand der OTIF 39 Staaten in Europa, Nordafrika und im Vorderen Orient umfassen, sofern keiner dieser Staaten Vorbehalte (s. Art. 42 COTIF) gegen diese neuen Anhänge einlegt.
21. Im Fall der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter haben die EG einen Weg beschritten, den die 39 Mitgliedstaaten der OTIF sehr begrüßt haben und der sich bewährt hat: Die EG haben auf die Ausarbeitung eigener Rechtsvorschriften technischer Art für die Beförderung gefährlicher Güter verzichtet und die im Rahmen der OTIF - in enger Abstimmung mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) im Hinblick auf das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) - entwickelte und ständig dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepaßte Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vollständig als Anhang in die Richtlinie 96/49/EG integriert.
22. Die im Rahmen der OTIF entwickelte Konzeption der ER APTU und der ER ATMF hat nicht nur eine verkehrspolitische, sondern auch eine verkehrssicherheits-, industrie- und wettbewerbspolitische Dimension. Sie liegt auf der Linie der bisher von den EG auf den Gebieten des Verkehrs, der Industrie und des Wettbewerbs verfolgten Politik: Binnenmarkt, Freizügigkeit des Verkehrs, Rechtsangleichung, technische Harmonisierung und Wettbewerbsneutralität.

Fachausschuß für technische Fragen

23. Das Verfahren für die Verbindlicherklärung technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften ist so flexibel wie möglich gestaltet worden, in Anlehnung an das Änderungsverfahren für das RID.
24. Entscheidungsträger ist der im Grundübereinkommen vorgesehene Fachausschuß für technische Fragen (s. Art. 20 COTIF), in dem alle Mitgliedstaaten - und eventuell beigetretene regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration (z.B. die EG) mit Sitz und Stimme vertreten sind.
25. 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).

Technische Anlagen

26. Ursprünglich war es Ziel der Arbeiten des Zentralamtes, der 5. Generalversammlung vom Revisionsausschuß vorberatene und gebilligte Texte nicht nur der ER APTU und der ER ATMF zu unterbreiten. Vielmehr sollten nach Möglichkeit auch die schon bestehenden technischen Normen und Vorschriften nach einer redaktionellen Bereinigung in die Anlagen zu den ER APTU übernommen und von der 5. Generalversammlung beschlossen werden. Dabei handelte es sich insbesondere um das internationale Abkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE) von 1882/1938, die technischen Bestimmungen in den Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr und die - für die Eisenbahnen - verbindlichen technischen Merkblätter der UIC.
27. Die Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU verursacht jedoch einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Die UIC hatte sich im März 1998 bereit erklärt, die nötigen Vorarbeiten zu leisten. Im Rahmen der 18. Tagung des Revisionsausschusses (25.-28.5.1998) präsentierte ein Vertreter der UIC deren Vorarbeiten zur Eingliederung der technischen Vorschriften des RIV und des RIC sowie der technischen Merkblätter der UIC in die vorgesehenen Anlagen 1 bis 7 (jetzt 8, s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8) der ER APTU. Auf Wunsch des Zentralamtes hatte die UIC ein Dokument vorbereitet, das den Mitgliedstaaten beispielhaft eine Vorstellung davon geben soll, wie die Anlagen zu den ER APTU aussehen könnten. Dieses Dokument stand den Delegierten der 5. Generalversammlung zur Verfügung (Dok. AG 5/3.22 vom 21.5.1999).
28. Da die technischen Anlagen Bestimmungen enthalten, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen fällt, hatten die Arbeiten der UIC keinen hemmenden Einfluß auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung.
29. Der größte Teil der Arbeiten zur Ausarbeitung der Anlagen zu den ER APTU wird erst nach der 5. Generalversammlung abgeschlossen werden können. Wegen des Umfangs dieser Anlagen wurde deshalb eine rechtstechnische Lösung gewählt, die mit der für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 vergleichbar ist.
30. Der Fachausschuß für technische Fragen müßte jedoch unmittelbar nach Inkrafttreten des neuen COTIF gemäß Artikel 8 § 3 die Anlagen zu den ER APTU beschließen. Die Vorarbeiten hierfür wären von einem geeigneten Gremium von Regierungsvertretern und Sachverständigen zu leisten, das - vorbehaltlich der Genehmigung der finanziellen Mittel durch den Verwaltungsausschuß - formell als Revisionsausschuß nach dem geltenden COTIF tagen könnte, ohne dabei jedoch endgültige Beschlüsse zu fassen.
31. Bis zum Inkrafttreten des neuen COTIF und damit aller neuen Vorschriften hätte man sich mit den bestehenden Vorschriften (s. Ziff. 26) zu behelfen.
32. Als mittel- bis langfristiges Ziel wäre die Schaffung einer weitgehend einheitlichen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für alle Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der OTIF anzustreben.

Im Einzelnen

Artikel 1 Anwendungsbereich

1. Der Entwurf regelt das Verfahren für
 - die “*Verbindlicherklärung*” technischer Normen und
 - die “*Annahme*” einheitlicher technischer Vorschriften

im Allgemeinen. Siehe aber Ziffer 13 der allgemeinen Bemerkungen.
2. Die in Ziffer 3 der allgemeinen Bemerkungen erwähnte Sachverständigengruppe unterschied im Normierungsverfahren allerdings drei Etappen, und zwar neben der Ausarbeitung und der Verbindlicherklärung noch die “Homologierung”, das heißt die Feststellung einer Behörde oder einer von ihr hierzu ermächtigten Stelle, daß eine technische Norm die anerkannten Regeln der Technik wiedergibt, wobei die Norm zwar nicht allgemein verbindlich ist, jedoch eine Beweiswirkung entfaltet, die mittelbar rechtliche Folgen haben kann.
3. Der Begriff “Homologierung” wird aber im Sprachgebrauch überwiegend und vor allem im Genfer Homologierungsübereinkommen 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) in einem anderen Sinn verwendet, und zwar im Sinn eines verwaltungstechnischen Verfahrens, nach dem die zuständigen Behörden nach Durchführung entsprechender Untersuchungen erklären, daß ein Fahrzeug, ein Ausrüstungsgegenstand oder Bauteile einer bestimmten Regelung oder einem bestimmten Muster entsprechen. Demgemäß verwenden die ER APTU diesen Begriff nicht.
4. Im Übrigen waren die Meinungen der Sachverständigen geteilt, ob dieses Stadium der Anerkennung einer technischen Norm überhaupt in Einheitlichen Rechtsvorschriften zu regeln sei, oder ob diese Frage allenfalls im Wege der Definition des Begriffes “technische Norm” gelöst werden könnte. Ferner bestand unter den Sachverständigen keine einhellige Auffassung darüber, ob und wieweit eine Aussage in den ER APTU oder sogar eine Regelung betreffend die *Ausarbeitung* technischer Normen und technischer Vorschriften zweckmäßig und notwendig sei. Siehe hierzu auch die Bemerkungen zu Artikel 2 betreffend die Definition des Begriffes “technische Norm”.
5. Der Revisionsausschuß hielt es für nicht notwendig, zusätzlich zur “Ausarbeitung” und “Verbindlicherklärung” eine solche “Anerkennung” einer technischen Norm in den ER APTU vorzusehen (Niederschrift 15. Tagung, S. 7-10; Niederschrift 18. Tagung, S. 12).
6. Artikel 4 stellt klar, daß die *Ausarbeitung* technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften durch die ER APTU nicht geregelt wird.

7. 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 Eisenbahnmateriale ganz allgemein einzubeziehen, soweit diese zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind (s. die Aufzählung der technischen Anlagen in Art. 8).

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 ("Eisenbahnmateriale", "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. "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 EG ausgearbeiteten technischen Spezifikationen einer "technischen Norm" gleichzusetzen (Niederschrift, S. 125-127). Dies soll Unklarheiten hinsichtlich technischer Regeln, die von europäischen Institutionen angenommen oder für rechtsverbindlich erklärt wurden, vermeiden. Da "technische Spezifikationen" der EG 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.
3. Der Begriff "Vertragsstaat" wird in diesem Anhang verwendet, da Mitgliedstaaten der OTIF, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, nicht Vertragsparteien der ER APTU sind.

Artikel 3

Zweck

1. 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.
2. Die 5. Generalversammlung beschloß, eine Klarstellung einzufügen, wonach lediglich technische Normen oder einheitliche technische Vorschriften verbindlich erklärt werden sollen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden (§ 2) (Niederschrift, S. 134).

3. 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 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen). 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.
4. Der "Zweck-Artikel" hat jedoch keine Rechtswirkungen hinsichtlich ordnungsgemäß gefaßter Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen; das heißt, gültig zustande gekommene Beschlüsse können nicht unter Berufung auf Artikel 3 inhaltlich angefochten werden.

Artikel 4

Ausarbeitung technischer Normen und Vorschriften

1. Schon aus Artikel 1 geht hervor, daß die ER APTU *nicht* die *Ausarbeitung* technischer Normen oder Vorschriften regeln, sondern nur das *Verfahren*, nach dem technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden. Die Ausarbeitung bleibt weiterhin und vornehmlich den nationalen oder internationalen Normungsinstituten (z.B. CEN, CENELEC, ETSI usw.) und den sonstigen hierfür zuständigen Institutionen, insbesondere UIC, OSShD und UNIFE, überlassen (§ 1).
2. Einige Sachverständige und Delegierte sprachen sich dafür aus, in den Text eine Bestimmung darüber aufzunehmen, wer zur Ausarbeitung technischer Vorschriften und insbesondere der Normen zuständig sein soll, oder bestimmten Institutionen sogar ein ausdrückliches Mandat zu erteilen. Andere Sachverständige, denen sich das Zentralamt und schließlich die Mehrheit des Revisionsausschusses anschlossen, hielten hingegen eine solche Regelung für nicht angebracht und nicht notwendig. Eine Regelung betreffend die Berechtigung, Anträge zu stellen (s. Art. 5 und 6) ist ausreichend, um sicherzustellen, daß die Arbeiten der betreffenden Institute und Institutionen zur Verbindlicherklärung entsprechender technischer Normen oder zur Annahme einheitlicher technischer Vorschriften führen können. Diesen Überlegungen folgend beschloß der Revisionsausschuß eine sehr allgemein formulierte Fassung (Niederschrift 15. Tagung, S. 17-20; Niederschrift 18. Tagung, S. 11/12). Die 5. Generalversammlung übernahm den vom Revisionsausschuß beschlossenen Text ohne Änderung.
3. § 2 soll verdeutlichen, daß der klassische Normierungsprozeß hinsichtlich industrieller Produkte und Verfahren unberührt bleibt.
4. 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).

Artikel 5

Verbindlicherklärung technischer Normen

1. Diese Bestimmung ist neben dem Artikel 6 das eigentliche Kernstück der ER APTU.
2. Das Zentralamt hatte die Frage aufgeworfen, ob es überhaupt notwendig sei, zwischen “technischen Normen” als dem engeren Begriff einerseits und “einheitlichen technischen Vorschriften” als dem umfassenderen Begriff andererseits zu unterscheiden. Das Zentralamt neigte dazu, sich eher am Beispiel des Genfer Homologierungsübereinkommens 1958 (s. Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen) zu orientieren; es hielt es für ausreichend, ohne eine Differenzierung zwischen “technischen Normen” und “einheitlichen technischen Vorschriften” lediglich Regelungen betreffend die “Annahme einheitlicher technischer Vorschriften” vorzusehen. Die darüber hinausgehenden Bestimmungen wurden im Entwurf des Zentralamtes vom 19. Dezember 1997 jedoch ausformuliert, um dem Revisionsausschuß eine bessere Beurteilung dieser Fragen zu ermöglichen. Der Revisionsausschuß hielt eine Unterscheidung für zweckmäßig, (Niederschrift 15. Tagung, S. 12-16, s. im Übrigen Ziff. 13 der allgemeinen Bemerkungen) und nahm dementsprechend die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Buchst. k) und l) sowie die Texte der Artikel 5 und 6 an.
3. § 1 Buchst. d) bezieht sich insbesondere auf die UIC, schließt aber andere Eisenbahn-Organisationen wie die OSShD und andere Verbände wie die UNIFE nicht aus.
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.
5. Gemäß Artikel 20 § 3 COTIF kann der Fachausschuß für technische Fragen technische Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen, sie jedoch nicht aus Anlaß der Verbindlicherklärung ändern. Der Grund liegt darin, daß technische Normen zu ihrer Annahme als technische Normen bereits ein gewisses Verfahren zu durchlaufen haben (s. die Definition in Art. 2 Buchst. k) sowie Ziff. 4 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).
6. § 2 verweist der Klarheit halber hinsichtlich des Entscheidungsverfahrens im Fachausschuß und hinsichtlich des Inkrafttretens seiner Beschlüsse auf die einschlägigen Artikel des COTIF.

Artikel 6

Annahme einheitlicher technischer Vorschriften

1. Siehe hierzu Ziffer 8 der allgemeinen Bemerkungen, Ziffer 2 der Bemerkungen zu Artikel 2 und Ziffer 2 und 6 der Bemerkungen zu Artikel 5.
2. Auch hier bleibt es 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.

3. Artikel 20 § 3 COTIF in der vom Revisionsausschuß beschlossenen Fassung sah in Übereinstimmung mit dem Entwurf des Zentralamtes bei technischen Vorschriften *nicht* vor, daß sie der Fachausschuß für technische Fragen wie Normen nur unverändert für verbindlich erklären oder ihre Verbindlicherklärung ablehnen kann. Vielmehr sollte der Ausschuß erforderlichenfalls Änderungen beschließen können, bevor er eine einheitliche technische Vorschrift annimmt. Der Grund für diese Abweichung lag darin, daß in diesem Falle ein dem Normierungsprozeß vergleichbares Verfahren der Tätigkeit des Ausschusses nicht vorausgeht. Die 5. Generalversammlung beschloß jedoch, technische Normen und einheitliche technische Vorschriften nicht unterschiedlich zu behandeln (Niederschrift, S. 41-44 und Ziff. 3-5 der Bemerkungen zu Art. 20 COTIF).

Artikel 7 **Form der Anträge**

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.

Artikel 8 **Technische Anlagen**

1. § 1 umschreibt näher die Bereiche, in denen technische Normen und einheitliche technische Vorschriften aufgestellt werden sollen. Diese Bestimmung schafft damit einen Rahmen für die Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen, für die verschiedensten Bereiche technische Normen für verbindlich zu erklären und einheitliche technische Vorschriften anzunehmen und damit zur Grundlage der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial (s. ER ATMF) zu machen.
2. Die 5. Generalversammlung beschloß, eine weitere Anlage aufzunehmen, und zwar betreffend technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Systeme der Informationstechnologie (Niederschrift, S. 135).
3. Obwohl die in § 1 Buchst. a) bis g) vorgesehenen Anlagen im Wesentlichen alle erforderlichen Bereiche abdecken, soll Buchst. h) die erforderliche Flexibilität gewährleisten und es erlauben, in der Zukunft erforderlichenfalls eine weitere Anlage im vereinfachten Verfahren (Art. 35 COTIF) einzufügen (Niederschrift 15. Tagung, S. 25-27).
4. Die Ausarbeitung der technischen Anlagen gemäß Artikel 8 wird einen beträchtlichen Arbeitsaufwand erfordern. Die Arbeiten an den vorgesehenen technischen Anlagen werden erst nach der 5. Generalversammlung geleistet werden können, obwohl die Anlagen gemäß § 2 Satz 1 integrierender Bestandteil des Anhangs F und damit des COTIF selbst sind. Für die Texte dieser Anlagen wurde eine ähnliche rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980 für die Anlage I des Anhangs B zum COTIF 1980 (RID) (s. auch Ziff. 28-32 der allgemeinen Bemerkungen sowie Art. 6 § 2 des Protokolls 1999 und Art. 20 COTIF).

Artikel 9 **Erklärungen**

1. 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 einzelnen Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder zu einzelnen Bestimmungen dieser Anlagen, das heißt zu einzelnen für verbindlich erklärten technischen Normen oder zu einzelnen angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften.
2. 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.
3. Erklärungen gemäß Artikel 9 können jederzeit zurückgezogen werden.

Artikel 10 **Außerkräftreten der technischen Einheit**

1. Wie unter Ziffer 10 und 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen die bestehenden technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, insbesondere die Bestimmungen der TE in die Anlagen zu den ER APTU übernommen werden.
2. Die 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).
3. Bei der TE handelt es sich um ein völkerrechtliches Abkommen, das für die Vertragsstaaten noch immer rechtlich bindend ist. 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.
4. 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.

5. Die Fassung 1938 der TE dürfte 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 gilt die Fassung 1938 der TE auch in Deutschland, Österreich, Slowenien, Kroatien, in der Republik Bosnien und Herzegowina, in Mazedonien, in der Bundesrepublik Jugoslawien, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik.
6. Von den 39 Mitgliedstaaten der OTIF sind demnach 22 Staaten auch Vertragsstaaten der Fassung 1938 der TE. Lediglich die Bundesrepublik Jugoslawien als einer der Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien ist nur Vertragsstaat der Fassung 1938 der TE, aber nicht Mitgliedstaat der OTIF.
7. Im Rahmen der erweiterten Zielsetzung der OTIF (s. Art. 2 § 1 Buchst. c) und d) COTIF) ist vorgesehen, sämtliche technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, in den Anlagen der ER APTU zusammenzufassen (und auf dieser Grundlage weiterzuentwickeln).
8. In diesen technischen Anlagen zu den ER APTU sollen die Vorschriften der TE aufgehen, so daß mit Inkrafttreten des neuen COTIF, seiner Anhänge und ihrer Anlagen die TE zwischen ihren Vertragsstaaten und den Vertragsstaaten der ER APTU aufgehoben werden kann.
9. Da nicht gewährleistet ist, daß alle Vertragsstaaten der TE auch Vertragsstaaten der ER APTU sein werden, also keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgeben, wird ein zeitgleiches Außerkrafttreten der TE für alle Vertragsstaaten der TE mit der Inkraftsetzung der Anlagen zu den ER APTU (Beschuß des Fachausschusses für technische Fragen gemäß Art. 8 § 3 APTU) nicht möglich sein, zumal ungewiß ist, ob die Bundesrepublik Jugoslawien als Vertragsstaat der TE in diesem Zeitpunkt wieder Mitglied der OTIF und auch Vertragsstaat der ER APTU sein wird.
10. 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.
11. 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 Anlagen

1. § 1 regelt den Fall, daß nicht alle Vertragsstaaten der TE Vertragsstaaten der ER APTU werden. Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuß für technische Fragen gemäß Artikel 8 § 3 beschlossenen Anlagen haben die Bestimmungen dieser Anlagen im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten der ER APTU Vorrang gegenüber den Bestimmungen der TE.

2. Wie unter Ziffer 26 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, sollen nach Möglichkeit nicht nur die TE, sondern auch die entsprechenden Bestimmungen des RIV und des RIC und die für die Eisenbahnen verbindlichen technischen Merkblätter der UIC nach einer entsprechenden Bereinigung in die Anlagen der ER APTU gemäß Artikel 8 übernommen werden. Wegen des unterschiedlichen Geltungsgrundes - die TE ist ein völkerrechtlicher Vertrag, RIV und RIC sind Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen - kann jedoch eine teilweise Aufhebung von RIV und RIC nicht unmittelbar in den ER APTU geregelt werden, so daß sich § 2 darauf beschränkt, den Vorrang der technischen Anlagen der ER APTU gegenüber RIV und RIC festzulegen.