



Zwischenstaatliche Organisation
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Arbeitsgruppe

„Revision der ER CUV“

3. Tagung

Bericht

Bern, 9. April 2014

Inhaltsverzeichnis

BERATUNGEN		4
1.	Eröffnung der Tagung	4
2.	Wahl des Vorsitzenden	4
3.	Annahme der Tagesordnung 1	4
4.	Genehmigung des Berichts der 2. Tagung	4
5.	Revision des Anhangs D (ER CUV) des COTIF	5
5.1	Artikel 2 Buchst. b) - Begriffsbestimmung „Wagen“	5
5.2	Artikel 2 Buchst. c) – Begriffsbestimmung „Halter“	5
5.3	Für die Instandhaltung zuständige Stelle und Änderung von Artikel 15 § 1 ATMF	6
5.4	Neuer § 3 in Artikel 9	7
5.5	Vorschlag Deutschlands – neuer Artikel 1a der ER CUV	9
5.6	Vorschlag der Slowakei – Änderung von Artikel 7 der ER CUV	10
5.7	Ergänzung der erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der ER CIM	10
6.	Spätere Verfahren	11
7.	Schließung der Sitzung	11
LISTE DER TEILNEHMER		12

BERATUNGEN

1. Eröffnung der Tagung

Herr Davenne, Generalsekretär, eröffnet die Tagung und heißt alle bei dieser 3. Tagung der Arbeitsgruppe CUV anwesenden Experten der Staaten, der nationalen Sicherheitsbehörden und der Stakeholder willkommen.

2. Wahl des Vorsitzenden

Die **Arbeitsgruppe** wählt den Leiter des Rechtsdienstes der OTIF zum Vorsitzenden der 3. Tagung der Arbeitsgruppe CUV.

3. Annahme der Tagesordnung I

- Dok. CUV 3/1 – Vorläufige Tagesordnung

Die **Arbeitsgruppe** nimmt die vorläufige Tagesordnung aus Dokument CUV 3/1 an.

4. Genehmigung des Berichts der 2. Tagung

- Dok. CUV 3/2 – Von den Delegierten gewünschte Korrekturen

Der **Vorsitzende** erinnert die Delegierten, dass D und F Korrekturen am vorläufigen Bericht der 2. Tagung gewünscht hatten. Diese Korrekturen liegen der Arbeitsgruppe in Dokument CUV 3/2 vor.

Die **GEB** wünscht zwei zusätzliche Korrekturen am Bericht. Die erste Korrektur besteht in einem neuen Absatz in Abschnitt „4.4 Neuer § 3 in Artikel 9 – zweiter Absatz“ (S. 6 des vorläufigen Berichtes). Dieser neue Absatz hat folgenden Wortlaut: „Die **GEB** stellt fest, dass es in Dokument CUV 2/3 vom 21. Januar 2014 (Seite 10, rechte Spalte, von der GEB vorgeschlagener Wortlaut) einen *copy-paste*-Fehler gegeben hat: Der zweite Absatz („Der Halter ist verpflichtet, im Rahmen des Vertrages gemäß Artikel 1 alle ECM zu bestimmen, die den in seiner Obhut befindlichen Wagen zugeteilt sind, und hat sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen der ECM und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den Bestimmungen der ATMF entspricht.“) sollte gestrichen werden.“ Die zweite Korrektur besteht in folgendem zusätzlichen Absatz am Ende von Abschnitt „4.6 Vorschlag der Slowakei – Änderung von Artikel 7 der ER CUV“: „Die GEB betont, dass nicht vergessen werden dürfe, dass die CUV nicht nur Güterwagen betreffen und erinnert daran, dass das durch den aktuellen Wortlaut von Artikel 7 § 1 CUV geschaffene Problem gelöst werden müsse.“

Die **Arbeitsgruppe** genehmigt formell den Bericht der 2. Tagung mit den von D, F und der GEB gewünschten Korrekturen.

5. Revision des Anhangs D (ER CUV) des COTIF

- Dok. CUV 3/3 – Vorschlag der OTIF

5.1 Artikel 2 Buchst. b) - Begriffsbestimmung „Wagen“

Bezug nehmend auf eine Bemerkung D zur Beibehaltung des Begriffs „Wagen“ (s. Bericht der 2. Tagung der Arbeitsgruppe, S. 4) unterstreicht das **Sekretariat** die Terminologieunterschiede zwischen dem Französischen und dem Deutschen in Bezug auf die Oberbegriffe „*véhicule*“ und „Wagen“ und die spezifische Bedeutung von „Wagen“, die nur in der deutschen Sprache existiere. In den erläuternden Bemerkungen sei diese Differenz unter Punkt 2 zu Artikel 2 über die Begriffsbestimmungen erklärt. Das Sekretariat schlägt dieselbe Klarstellung auch für den englischen Begriff „*vehicle*“ vor. Der deutsche Begriff „Wagen“ sollte in den CUV jedenfalls nicht geändert werden, auch wenn durch die Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ in der gesamten deutschen Fassung eine linguistische Homogenisierung der drei Sprachfassungen erzielt werden könne.

Die **GEB** macht die Delegierten darauf aufmerksam, dass die Richtlinie 2008/57/EG zwar ebenfalls vorsehe, dass ein Fahrzeug in der Lage sein müsse, auf eigenen Rädern zu rollen, dass Parlament und Rat sich aber darauf geeinigt hätten, diese Anforderung im 4. Eisenbahnpaket zu streichen, da es Fahrzeuge gebe, die sich aus mehreren Wagenkästen mit je eigener Nummer zusammensetzen. Die GEB bedauert zudem, dass die CUV in ihrer aktuellen Fassung, nicht für Fahrzeuge mit eigenem Antrieb gelten, zumal es derzeit zahlreiche „*Rolling stock operating companies (ROSCO)*“ gebe.

Der **GS** nimmt die Anmerkungen der GEB als sehr stichhaltig zur Kenntnis, dennoch halte das Sekretariat der OTIF den Zeitpunkt für zu früh, um die Verträge zwischen den ROSCO und den Eisenbahnunternehmen in Bezug auf komplexeres Eisenbahnmaterial zu regeln.

Die **Arbeitsgruppe** spricht sich für die Beibehaltung der Begriffsbestimmung „Wagen“ aus Dokument CUV 3/3 und für die Aufnahme einer Erklärung des im Englischen verwendeten Begriffs „*vehicle*“ in die erläuternden Bemerkungen aus.

5.2 Artikel 2 Buchst. c) – Begriffsbestimmung „Halter“

Das **Sekretariat** erklärt, dass die in Dokument CUV 3/3 vorgeschlagene Begriffsbestimmung „Halter“ geändert worden sei, um möglichst genau dem Wortlaut in Richtlinie 2008/110/EG zu entsprechen, der bei der 24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.-25.6.2009) in die ATMF übernommen worden war, und gleichzeitig den Eigenheiten der ER CUV gerecht zu werden.

D kritisiert erneut die Streichung des Wortes „dauerhaft“ in der Begriffsbestimmung s. Bericht der 2. Tagung der Arbeitsgruppe, S. 2) und fordert dessen Beibehaltung. Die Streichung dieses Wortes sei problematisch und die Begriffsbestimmung „Halter“ in den CUV orientiere sich aus gutem Grund an derjenigen für die Straße. Auch seien zahlreiche Pflichten und Rechte an die Tatsache gebunden, einen Wagen dauerhaft wirtschaftlich zu nutzen. D sieht keinerlei Grund für die Änderung dieser Begriffsbestimmung in den CUV und fordert ihre Beibehaltung.

Die **UIC** präzisiert, dass die Begriffsbestimmung für Halter im AVV so angepasst worden sei, um derjenigen in der Richtlinie 2008/110/EG möglichst genau zu entsprechen. Die Begriffsbestimmung im AVV sehe die Registrierung des Halters im entsprechenden offiziellen Register vor; bei Abwesenheit eines solchen Registers, sei eine Haltererklärung beim Büro des AVV abzugeben. Der Begriff der „wirtschaftlichen Nutzung“ ergebe Sinn und ermögliche die Unterscheidung zwischen Halter und ECM. Der Halter habe in der Tat wirtschaftliche Interessen, wohingegen die ECM die Sicherheitsaspekte im Blick habe. Mit dem Wort „dauerhaft“ habe die UIC jedoch Schwierigkeiten, da dies sowohl 5 Monate wie 5 Jahre bedeuten könne.

In der folgenden Diskussion, an der sich UIP, F, GEB, Europäische Kommission, CIT und GS beteiligen, werden folgende Argumente vorgebracht:

- Der Begriff „dauerhaft“ lasse sich nur schwer eingrenzen (**F, GEB, UIC**);
- Die Erwähnung eines Registers könne innerhalb der OTIF Probleme verursachen, es sei jedoch wünschenswert, dass der Halter in einem Register registriert sei (**F, GEB**) und es müsse auch die Parallele gezogen werden zu dem aktuell zum 4. Eisenbahnpaket gemachten Vorschlag (**F**);
- Solch eine Registrierung ermögliche zwar die Identifizierung des Halters nach außen, aber die dauerhafte wirtschaftliche Nutzung bleibe ein wirtschaftliches Ziel, mit dem dem Halter Pflichten und Rechte zugewiesen werden könnten, da dieser über den Wagen verfüge (**D**);
- Womöglich könne die Registrierung Ausdruck dieser Dauerhaftigkeit sein (**F**);
- 2005 und 2006 bei den Diskussionen über die Begriffsbestimmung „Halter“ in der Richtlinie 2008/110/EG seien diese Fragen auch bereits angesprochen worden; die Europäische Kommission könne die in Dokument CUV 3/3 vorgeschlagene Begriffsbestimmung akzeptieren; sie werde den Rat um ein Verhandlungsmandat bitten (**Europäische Kommission**);
- Es könne in Zukunft mitunter gefährlich werden, die Registrierung des Halters in der Begriffsbestimmung der CUV festzuhalten, da sich daraus nicht klar ergebe, welches Register gemeint sei (das der EU oder das des AVV) (**GS** und **Europäische Kommission**).

Im Ergebnis der Diskussion bleibt die **Arbeitsgruppe** bei der in Dokument CUV 3/3 vorgeschlagenen Begriffsbestimmung für „Halter“.

Der Beschluss wird infolge des deutschen Vorbehalts betreffend die Streichung des Wortes „dauerhaft“ jedoch nicht einstimmig gefasst.

5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stelle und Änderung von Artikel 15 § 1 ATMF

Der **GS** erinnert an die Diskussion bei der 2. Tagung (s. Bericht, S. 5), die die Arbeitsgruppe dazu veranlasst hatte, bezüglich der möglichen Aufnahme in die ATMF aller in Dokument CUV 2/2 enthaltenen Bestimmungen die Stellungnahme der WG TECH zu erfragen (Begriffsbestimmung der ECM und Pflicht des Halters, eine ECM zu bezeichnen). Die WG

TECH (Bonn, 5.2.2014) habe beschlossen, die Bestimmung zur allgemeinen Pflicht des Halters, eine ECM zu bezeichnen, in Artikel 15 § 1 ATMF aufzunehmen mit demselben Wortlaut, der auf Seite 3 des Dokumentes CUV 3/3 zu finden sei. Dieser Beschluss sei in der WG TECH von D getragen worden.

Die **Europäische Kommission** erinnert daran, einen Vorbehalt geäußert zu haben, da dieser Wortlaut nicht mit demjenigen des EU-Rechts und insbesondere mit dem der Sicherheitsrichtlinie übereinstimme. Die EU werde im Revisionsausschuss Stellung beziehen; dort habe sie die ausschließliche Zuständigkeit.

Die **Arbeitsgruppe** nimmt Kenntnis von der Änderung des Artikels 15 § 1 ATMF und überlässt der 7. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Bern, 4. und 5. Juni 2014) die Aufgabe, in den drei Sprachfassungen eine Formulierung zu finden, mit der sowohl die Juristen als auch die Ingenieure leben können.

5.4 *Neuer § 3 in Artikel 9*

Der **GS** erläutert die für Artikel 9 CUV vorgeschlagenen Änderungen. Gemäß dem in Dokument CUV 3/3 vorgeschlagenen neuen § 3 komme der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nach, indem er sich an § 2 Artikel 9 zum Infrastrukturbetreiber einer ECM bediene. Hierdurch werde die Identifizierung des Haftenden und des Rechtsinstrumentes, das dieser Haftung zugrunde liege, möglich. In Bezug auf den neuen § 4 sei es entscheidend, dass der AVV die Rolle und die Pflichten der einzelnen Akteure einander gegenüber eindeutig festlege. Diese Bestimmung habe Zusatzcharakter, wodurch dem Sektor die Möglichkeit entstünde, gegebenenfalls andere Vereinbarungen zu treffen.

Aus Sicht **D** sind diese Änderungen überflüssig, insbesondere weil die für Artikel 15 § 1 ATMF vorgeschlagene Änderung sehr klar sei. Darüber hinaus würden durch die für § 3 vorgeschlagene Änderung – wie bereits in den vorangegangenen Sitzungen erwähnt – Bestimmungen des öffentlichen Rechts mit Bestimmungen des Privatrechts vermischt, die man bislang im COTIF immer sorgsam voneinander getrennt gehalten habe, was auch so bleiben solle. Der Wortlaut in § 2, nach dem der Infrastrukturbetreiber als eine Person gilt, derer sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient, sei gewählt worden, um zu verhindern, dass die Kunden unter einer Trennung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu leiden hätten. Der neue § 3 erweise sich schließlich als nicht notwendig, da er auf Pflichten verweise, die sich nicht aus den Verträgen, sondern aus dem öffentlichen Recht und insbesondere aus Artikel 15 § 3 ATMF ergäben.

UIP teilt diese Ansicht D.

Europäische Kommission, F, GEB und **UIC** unterstützen dagegen die Änderung von § 3.

Die **GEB** ist jedoch der Ansicht, dass aufgrund der Parallele zu § 2, die beiden Bestimmungen identisch sein müssten, und dass nicht durch den zweiten Teil des Satzes („für die Sicherstellung eines sicheren Betriebszustands“) unnötige Unsicherheit geschaffen werden dürfe.

Die **Europäische Kommission** teilt diese Ansicht nicht, da die ECM in Artikel 2 der CUV nicht definiert sei.

Als Kompromiss schlägt die **UIC** vor, nur den ersten Teil des vorgeschlagenen Satzes beizubehalten und auf die Begriffsbestimmung für ECM in Artikel 15 § 3 ATMF zu verweisen.

Das **CIT** ruft in Bezug auf diese Bestimmung zur Vorsicht auf. Die Eisenbahnunternehmen hätten durch die Anwendung von Artikel 9 § 2 aufgrund der Probleme mit den Infrastrukturbetreibern mehr und mehr Schwierigkeiten.

Unter Berücksichtigung der vorgebrachten Argumente beschließt die **Arbeitsgruppe** folgenden Wortlaut für den neuen § 3 (neuer Absatz 1) des Artikels 9 CUV:

„Die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gemäß Artikel 15 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF gilt als Person, derer sich der Halter bedient.“

D bleibt bei seinem Standpunkt und bekräftigt erneut, dass der neue § 3 überflüssig sei. Zudem sei er inhaltlich nicht korrekt. Schließlich überreicht D einen schriftlichen und in alle drei Arbeitssprachen übersetzten Vorschlag für einen neuen Artikel 1a zum Regelungsbereich der CUV. Eine inhaltliche Beratung wurde seitens der Teilnehmer verweigert und das Sekretariat schlug vor, D solle den Antrag zur Beratung im Rahmen der Tagung des Revisionsausschusses einreichen.

Die anderen Teilnehmer halten es für wichtig, dass die Arbeitsgruppe sich in Bezug auf alle Vorschläge, die dem Revisionsausschuss vorgelegt werden könnten, einigt.

Der **GS** fügt hinzu, dass eine vorab gebildete Meinung der Mitgliedstaaten, Europäischen Kommission und Stakeholder zu diesen Fragen essentiell sei. Die Mehrheit der Teilnehmer dieser Sitzung scheine die für § 3 vorgeschlagene Änderung zu unterstützen. Die Diskussion über die Rolle des Halters in Bezug auf die Sicherheit sollte zwischen den Mitgliedstaaten der EU geführt werden, da sie die Sicherheitsaspekte berühre.

Die Diskussionen zum neuen § 4 werden fortgesetzt. Für den **GS** steht dieser im Zentrum der vorgeschlagenen Änderung, da er den Informationsaustausch zwischen Eisenbahnunternehmen und ECM regelt. Es müsse klar festgelegt sein, dass Eisenbahnunternehmen und ECM sich für den Informationsaustausch des AVV oder anderer Kanäle bedienen können.

D wiederholt erneut, dass in dieser Bestimmung öffentliches Recht und Privatrecht vermischt würden. In den CUV würden die Verträge zwischen Halter und Eisenbahnunternehmen geregelt und die ECM seien nicht Teil dieses Vertrages. Der vorgeschlagene Text stehe im klaren Widerspruch zu diesem Grundsatz. Im Gegenzug werde der Halter, der Teil des Verwendungsvertrages sei, im neuen § 4 nicht erwähnt. Diese Bestimmung gehöre nicht in die CUV. Darüber hinaus gebe es einen Widerspruch zwischen den beiden Teilen des vorgeschlagenen Textes, wodurch dieser unanwendbar werde.

Die **Europäische Kommission** hingegen hält die Bestimmung für sinnvoll, da sie die Pflichten der einzelnen Vertragsparteien in Bezug auf den Informationsaustausch klarstelle. Die Europäische Kommission teilt jedoch die letzte Bemerkung D. Sie schlägt vor, direkt zu den Pflichten der Parteien betreffend den Informationsaustausch zu kommen („die in Artikel 1 genannten Parteien müssen angeben ...“) und klarzustellen, welche Informationen

ausgetauscht werden müssen. Diesen Standpunkt hatten auch **D**, die **GEB** und die **UIC** vertreten.

Die **UIP** ist wie **D** der Ansicht, dass die Pflicht des Austauschs von sicherheitsrelevanten Informationen zwischen den verschiedenen Akteuren nicht in den CUV geregelt werden müsse. Diese Pflicht ergebe sich aus dem Recht der EU und dem COTIF. Auch müsse berücksichtigt werden, wie die Verträge unter dem System des AVV geschlossen würden. Es sei dort nämlich nicht nötig, einen schriftlichen Vertrag zu erstellen; der Vertrag werde automatisch geschaffen, sobald ein Wagen die Grenze überfahre. Diese Bestimmung sei in der Praxis daher nur schwer anwendbar.

Der **GS** erklärt, dass unter Informationsaustausch die Informationen im Sinne des Artikels 15 § 3 ATMF zu verstehen seien. Es wäre gut, wenn die Arbeitsgruppe sich auf eine Standardklausel einigen könnte, die regelt, dass der Informationsaustausch zwischen ECM und Eisenbahnunternehmen nach Artikel 15 § 3 ATMF über den Halter abzuwickeln ist.

Im Ergebnis einer Diskussion, an der **F**, **D**, die **Europäische Kommission**, die **UIC**, die **GEB** und der **SG** teilgenommen haben, beschließt die **Arbeitsgruppe** folgenden Wortlaut für den neuen § 4, der zum neuen Absatz 2 in § 3 wird:

„So hat der Vertrag nach Artikel 1 die für die Gewährleistung eines Informationsaustausches zwischen ECM und Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 15 § 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF nötigen Bestimmungen zu enthalten.“

D und die **UIP** äußern einen Vorbehalt in Bezug auf den für Artikel 9 CUV vorgeschlagenen neuen § 3.

5.5 Vorschlag Deutschlands – neuer Artikel 1a der ER CUV

Der während der Sitzung verteilte Vorschlag **D** lautet wie folgt:

„Artikel 1a CUV Regelungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften regeln ausschließlich die aus dem Vertrag über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM erwachsenden Rechte und Pflichten der Vertragsparteien. Die auf Wagenverwendungen anzuwendenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften insbesondere über die technische Zulassung, die Instandhaltung und die Betriebssicherheit bleiben unberührt.“

D erklärt, dass dieser Vorschlag auf der strikten Trennung zwischen Pflichten aus dem öffentlichen Recht und solchen aus dem Privatrecht beruhe, auf die im COTIF und seinen Anhängen bislang immer konsequent geachtet worden sei. Dieser Vorschlag orientiere sich an Artikel 2 (Öffentlich-rechtliche Vorschriften) CIM. Mit diesem Vorschlag solle klargestellt werden, dass die CUV ausschließlich die Rechte und Pflichten der Parteien des Verwendungsvertrages der Wagen regeln, und dass andererseits die Bestimmungen des öffentlichen Rechts unberührt bleiben.

Da dieser Vorschlag erst während der Sitzung eingereicht wurde, erklären **F**, die **Europäische Kommission** und die **GEB**, nicht unmittelbar Stellung beziehen zu können.

D bringt seine Verwunderung darüber zum Ausdruck. Aufgrund der Tatsache, dass die Änderungen in Artikel 9 ganz zügig im Laufe der Tagung behandelt werden konnten, um dem Revisionsausschuss vorgelegt werden zu können, verstehe **D** nicht, warum die Arbeitsgruppe jetzt über diesen Vorschlag nicht diskutieren könne.

Der **GS** erwidert, dass die Änderungen von Artikel 9 nicht neu seien und schon aus der 2. Tagung der Arbeitsgruppe stammen würden. Der **GS** habe sein Initiativrecht genutzt, um Vorschläge zur Diskussion durch die Mitgliedstaaten und Stakeholder einzureichen. Wenn die Teilnehmer der Tagung sich nicht in der Lage sähen, den Vorschlag **D** zu diskutieren, scheine es vorsichtiger und besser, zu diesem Vorschlag hier keine Entscheidung zu treffen. Selbstverständlich stehe es **D** aber frei, seinen Vorschlag dem Revisionsausschuss vorzulegen.

5.6 *Vorschlag der Slowakei – Änderung von Artikel 7 der ER CUV*

Der **GS** macht die Teilnehmer darauf aufmerksam, dass das Sekretariat keine Änderungsvorschläge für Artikel 7 erhalten habe. Es liege zwar ein Antrag der Slowakei vor (s. S. 8 des Berichts der 1. und 2. Tagung der Arbeitsgruppe), aber die Slowakei scheine ihren Antrag nicht wirklich durchbringen zu wollen.

Die **UIC** bestätigt, dass diese Bestimmung ihren Mitgliedern Probleme bereite. In einer gemeinsamen Erklärung an den **GS** aus dem November 2013 hätten **UIC**, **UIP** und **ERFA** sich um die Regelung des Problems im **AVV** bemüht, als Alternative zu einer Regelung in den **ER CUV**. Bislang habe die aus den drei Stakeholdern bestehende Arbeitsgruppe trotz der von der **UIC** eingereichten Vorschläge aber noch keine Lösung gefunden. Die **UIC** schätzt den Betrag für Entschädigungen für durch Wagen verursachte Schäden in 5 Jahren auf über 40 Millionen Euro; zwischen 8 und 10 Millionen Euro Schadenersatz würden gezahlt, ohne die Haftung zu klären. Die **UIC** befinde sich deshalb unter einem sehr großen Druck vonseiten ihrer Mitglieder, die auf eine Lösung drängen.

Die **UIP** gibt sich zuversichtlich, dass der Sektor eine Lösung findet. Das erste Treffen des Sektors im März sei konstruktiv verlaufen und Ende April finde ein zweites Treffen statt.

F hätte sich eine positive Neuigkeit gewünscht. Angesichts der zahlreichen Streitfälle und der relativen Rechtsunsicherheit werde **F** dem Revisionsausschuss eine Bestimmung vorschlagen, es sei denn, der Sektor findet bis dahin eine Lösung für das Problem.

5.7 *Ergänzung der erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der ER CIM*

Der **GS** erinnert daran, dass diese Ergänzung auch bei der 2. Tagung der Arbeitsgruppe (s. Bericht, S. 7) diskutiert und daraufhin geändert worden sei, um der von **D** vorgebrachten Bemerkung Rechnung zu tragen.

D lehnte die vorgeschlagenen Änderungen als überflüssig ab. Der Begriff „offensichtliche Anomalie“ werde bislang an keiner Stelle der **CIM** und der Erläuternden Bemerkungen verwendet und sei selbst erläuterungsbedürftig. Dies sei verwirrend und führe zu Abgrenzungsproblemen.

Nach Ansicht des **CIT** ist Artikel 13 CIM sehr klar und die aktuell in den erläuternden Bemerkungen befindliche Erklärung dazu absolut ausreichend. Das CIT ruft einmal mehr zur Vorsicht auf. Diese Fragen seien in den Ladevorschriften der UIC geregelt, auf die sich die Eisenbahnunternehmen in ihren allgemeinen Bedingungen bezögen.

Die **GEB** erinnert daran, dass diese Frage in der WG TECH und im Fachausschuss für technische Fragen seit 3 Jahren diskutiert werde und dass Unklarheiten zwischen Anhang I Punkt 6 der ETV WAG und Artikel 13 CIM verhindert werden müssten.

Im Ergebnis der Diskussion beschließt die Arbeitsgruppe „jede nachweisbare Anomalie“ durch „jede offensichtliche Anomalie“ zu ersetzen.

6. Spätere Verfahren

Der **GS** kündigt an, dass das Sekretariat die von der Arbeitsgruppe beschlossenen Änderungsvorschläge fertigstellen und an den Revisionsausschuss weiterleiten werde.


Er informiert daraufhin, einen Brief von D erhalten zu haben, in dem dies seine Verwunderung über das angewendete Sprachenregime in der Arbeitsgruppe ausgedrückt habe. Es handele sich um eine vom GS eingesetzte Arbeitsgruppe. Die OTIF werde in Zukunft Arbeitsgruppen für die Anhänge A, B, D und E brauchen. Der GS werde sich bemühen, die Verfahrensregeln einfacher zu gestalten, als diejenigen des Revisionsausschusses.

7. Schließung der Sitzung

Der **Vorsitzende** schließt die Tagung und dankt allen anwesenden Experten für die aktive Teilnahme.


LISTE DER TEILNEHMER**Allemagne/Deutschland/Germany**Mme/Fr./Ms Kristina **Peters**

Referentin
Bundesministerium der Justiz und für
Verbraucherschutz
Mohrenstrasse 37
DE-10117 Berlin

 +49 (30) 18 580 92 08
Fax +49 (30) 18 580 95 25
E-mail peter-kr@bmjv.bund.de

Allemagne/Deutschland/GermanyM./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Head of Department
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 10
Heinemannstrasse 5
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 9826 160
Fax +49 (228) 9826 9160
E-mail SchmitzM@eba.bund.de


Irlande/Irland/Ireland

S'est excusé.
Hat sich entschuldigt.
Send apologies.

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Jérôme **Fedelich**

Chef de Division Système, interopérabilité et interfaces (Direction des référentiels)
Etablissement public de sécurité ferroviaires (EPSF)
60 rue de la Vallée
CS 11758
FR-80017 Amiens Cedex 1

 +33 (3) 22 33 96 24
Fax +33 (3) 22 33 95 99
E-mail jerome.fedelich@securite-ferroviaire.fr

Italie/Italien/Italy


M./Hr./Mr. Rocco **Cammarata**

Head of Technical Standards of Vehicles Office
Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione 45
IT-50123 Firenze

 +39 (055) 298 97 19
Fax +39 (055) 238 25 09
E-mail rocco.cammarata@ansf.it

**Commission européenne/Europäische
Kommission/European Commission**M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Deputy Head of Unit
Single European Rail Area Unit
European Commission - DG MOVE
EC - DG MOVE - B2
DM28 4/51
B-1049 Brussels/Belgium


 +32 (2) 296 09 57
Fax +32 (2) 299 02 62
E-mail patrizio.grillo@ec.europa.eu

**Commission européenne/Europäische
Kommission/European Commission**

ERA

Mme/Fr./Ms **Nathalie Duquenne**

Project Officer
Safety Unit - Management System Sector
European Railway Agency (ERA)
120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59307 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 27 09 65 83
Fax +33 (2) 27 09 66 83
E-mail nathalie.duquenne@era.europe.eu

**I. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

AIEP/IVA/CRE

M./Hr./Mr. Markus **Vaerst**


Regulation Technik
Generalsekretariat VAP/AIEP/IVA/CRE
Ringlikerstrasse 70
CH-8142 Uitikon

 +41 (44) 491 15 95
Fax +41 (44) 491 28 80
E-mail vaerst@cargorail.ch

CER

M./Hr./Mr. Bernard **Alibert**

Director Interoperability & Standardization
SNCF
Siège SNCF
Place aux Etoiles 2
FR-92633 La Plaine Saint-Denis

 +33 (1) 71 82 57 20
Mobile +33 (6) 27 29 68 91
Fax
E-mail bernard.alibert@sncf.fr

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel**


Interoperability & Standardization Director
SNCF
Campus Etoiles
2 place des étoiles
Bureau 5 C19
FR-93633 La Plaine Saint Denis


Fax
E-mail christian.chavanel@sncf.fr

CIT

M./Hr./Mr. Erik **Evtimov**


Deputy Secretary General, Senior Legal Advisor
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 97
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

CIT

M./Hr./Mr. Dominic **Quiel**


Legal Adviser Traffic Freight
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 94
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail dominic.quiel@cit-rail.org

UIC

M./Hr./Mr. Nicolas Czernecki

Responsable Département Wagons FRET SNCF,
Co-président CUU, Président du groupe de travail
"Utilisateur wagons" UIC
SNCF
24 rue Villeneuve
FR-92583 Clichy la Garenne Cedex

 +33 (1) 804 624 52


Fax +33 (6) 264 021 94

E-mail nicolas.czernecki@sncf.fr

UIC

M./Hr./Mr. Bernard Schmitt

Freight Senior Advisor
Union internationale des chemins de fer (UIC)
15 Rue Jean Rey
FR-75015 Paris

 +33 (1) 444 920 33


Fax

E-mail schmitt@cit-rail.org

UIP

M./Hr./Mr. Gilles Peterhans

Secretary General
International Union of Wagon Keepers (UIP)
Av. Hermann-Debroux 15A
BE-1160 Bruxelles

 +32 (2) 672 88 47


Fax +41 (44) 491 28 80 /+32 (2) 672 81
14

E-mail gilles.peterhans@uiprail.org

UIP

M./Hr./Mr. Stefan Lohmeyer

Sekretär
VTG Aktiengesellschaft
Instandhaltungssysteme und
Sicherheitsmanagement
Nagelsweg 34
DE-20097 Hamburg

 +49 (40) 23 54 14 01


Fax

E-mail stefan.lohmeyer@vtg.com

II. Secrétariat Sekretariat Secretariat


M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org


M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org


Mme/Fr./Ms Iris Petra **Gries**

Premier Secrétaire
Leitender Referent
Senior Officer

 +41 (31) 359 10 15
E-mail iris.gries@otif.org

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section

 + 41 (0)31 359 10 33
E-mail david.ashman@otif.org