



Zeitschrift

125. Jahr, Nr. 3 2017

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht

ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Vereinbarung mit der Weltzollorganisation
- 4 Empfang anlässlich des CTE

COTIF

- 5 Änderungen des COTIF, Stand der Genehmigungen durch die Mitgliedstaaten
- 6 Anwendung des RID 2017

WEITERVERBREITUNG

- 6 Governance, Verkehr und bewährte Verfahren
- 7 Eine Zusammenarbeit konsolidiert sich:
Teilnahme der OTIF an der technischen Expertengruppe des GCC in Abu Dhabi

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 8 CTE 10 - Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse
- 11 Einsatz von austauschbaren Reisezugwagen im internationalen Umfeld

TRANSPORTRECHT

- 13 Überarbeitung des COTIF-Änderungsverfahrens:
Bewertung der völkerrechtlichen Dimension

VERANSTALTUNGSKALENDER



Photos

Valerio Compagnone OTIF
www.itf-oecd.org



Diese Ausgabe der Zeitschrift steht ganz im Zeichen der Partnerschaften. Diese sind entscheidend für eine Organisation wie die OTIF, da der Erfolg des internationalen Eisenbahnverkehrs von der Reibungslosigkeit beim Grenzübertritt und von der Schaffung fairer Bedingungen in ausreichend großem Umfang abhängt.

Vor diesem Hintergrund möchte ich betonen, wie wichtig für das Sekretariat die Unterzeichnung einer Vereinbarung mit der Weltzollorganisation (WZO) war. Historisch gesehen ist der Grenzübertritt für die Eisenbahn durch die Nähe der Eisenbahnunternehmen zum jeweiligen Staat stets einfach gewesen. Gemessen an den neuen Entwicklungen im Verkehrssektor gilt es nun, diesen Vorteil in einem immer globaleren und immer stärker umkämpften Markt zu bewahren. In diesem Sinne ist die für die WZO essentielle Frage des Transits auch für den Erfolg des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien entscheidend. Auf längere Sicht, und sofern

auch Afrika ein Eisenbahnsystem einrichten will, sollte diese Frage effizient gelöst werden.

An anderer Front zeugt die Teilnahme von OTIF-Mitarbeitern an der Expertentagung des GCC in Abu Dhabi von der Vitalität unserer Partnerschaft mit den Golfstaaten. Die Entscheidung, sich an den vom Sekretariat der OTIF entwickelten Lösungen für das geplante Netz zu inspirieren, zeigt die Attraktivität unseres Rechts. So haben Vertreter des GCC und eine Delegation der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas an der letzten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen teilgenommen.

All diese Entwicklungen waren nur durch das Engagement diverser Experten unserer Mitgliedstaaten möglich, die tagtäglich die Voraussetzungen für ein gemeinsames und an die Bedürfnisse des Sektors angepasstes Recht schaffen. Es sei ihnen hier dafür gedankt.

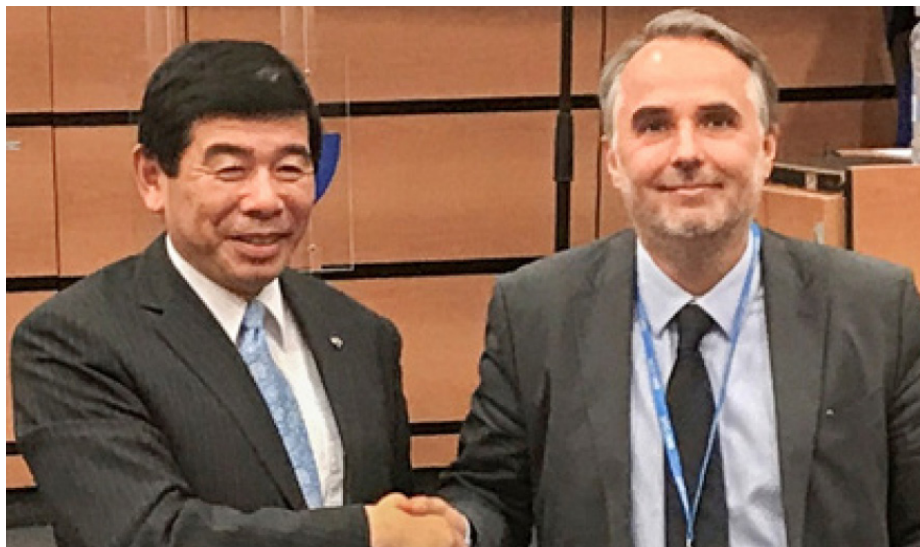
François Davenne

VEREINBARUNG MIT DER WELTZOLLORGANISATION

Am 10. Juli haben der Generalsekretär der Weltzollorganisation (WZO), Herr Kunio Mikuriya, und der Generalsekretär der OTIF, Herr François Davenne, im belgischen Brüssel am ersten Konferenztag der Global Transit Conference eine Vereinbarung (Memorandum of Understanding - MoU) unterzeichnet. Bei dieser Gelegenheit hat der Generalsekretär der OTIF über die Herausforderungen und Lösungen für einen effizienten Transitverkehr gesprochen.

WZO und OTIF strebten bereits seit einigen Monaten eine verstärkte Zusammenarbeit an, um insbesondere die Hindernisse beim Grenzübertritt im internationalen Verkehr aus dem Weg zu räumen. Nun gibt ihnen die Vereinbarung einen Rahmen für Dialog und Zusammenarbeit, in dem ein Gleichgewicht zwischen Sicherheit und Handels erleichterung gefunden werden soll.

Denn schließlich ist es ganz im Interesse des Eisenbahnsektors, sich mit einem globalen Gütertransitsystem auszustatten. Die Einrichtung einer Verbindung zwischen den nationalen



Zollsystemen und den internationalen Transitvorschriften ist eine Grundvoraussetzung für den Erfolg des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Europa und Asien.

Sofern die Ursachen für die Hindernisse im Zuständigkeitsbereich der Staaten liegen, haben sich die WZO und die OTIF darauf verständigt, einen Konsultationsrahmen einzurichten sowie sich gegenseitig zu informieren und zu un-

terstützen. So können WZO und OTIF jetzt beispielsweise Vertreter zu relevanten Tagungen der jeweils anderen Organisation entsenden, um darüber zu beraten, wie Zollfragen und Eisenbahnverkehr besser aufeinander abgestimmt werden können.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt die Unterzeichnung dieser Vereinbarung mit der WZO und freut sich bereits jetzt auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

EMPFANG ANLÄSSLICH DES CTE

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der OTIF hat sich am 13. und 14. Juni 2017 in Bern zu seiner jährlichen Tagung getroffen. Zur Feier dieser 10. Tagung



des CTE hat das Sekretariat am Abend des 13. Juni nach Abschluss des ersten Konferenztages im Sitz der Organisation einen Empfang organisiert.

Bei dieser Gelegenheit ist auch die hervorragende Arbeit Herrn Roland Bachers, Vertreter der Schweiz und achtmaliger Vorsitzender des Ausschusses, gewürdigt worden.

Im Rahmen der mit dem Golf-Kooperationsrat (GCC) und mit der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA) unterzeichneten Vereinbarungen bot dieser feierliche Moment auch die Gelegenheit, die Vertreter des Verkehrsdepartements des GCC, diejenigen der NRA und diejenigen des kata-

rischen Verkehrsministeriums besser kennenzulernen.



ÄNDERUNGEN DES COTIF, STAND DER GENEHMIGUNGEN DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

Die 12. Generalversammlung, die am 29. und 30. September 2015 in Bern stattfand, hat Änderungen am Grundübereinkommen sowie an den Anhängen D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) angenommen.

Die von der 12. Generalversammlung für Anhang D (CUV) angenommenen Änderungen sind vorwiegend zweierlei Art: Sie bestätigen einerseits, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV das öffentliche Recht nicht berühren, und präzisieren andererseits, dass der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) bedient. Die ECM-Funktion ist ursprünglich über die ATMF-Anlage A ins OTIF-Recht eingeführt worden.

Mit den von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen an den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) wurde der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus allen im Zuständigkeitsbereich der Generalversammlung liegenden Bestimmungen gestrichen. Dieser Begriff schien keinen praktischen Nutzen und auch keine Entsprechung im Recht der Europäischen Union zu haben, was zu einer möglichen Inkompatibilitätsquelle

und somit zum Hindernis für den internationalen Eisenbahnverkehr hätte werden können.

Mit den Änderungen am Grundübereinkommen sollte schließlich einer mehrfach wiederholten Empfehlung des Rechnungsprüfers bezüglich des von Haushalt und Jahresabschluss abzudeckenden Zeitraums nachgekommen werden. Eine weitere Änderung folgte einem Vorschlag des Fachausschusses für technische Fragen (CTE), mit der es diesem ermöglicht werden sollte, einheitliche technische Vorschriften künftig auch ändern zu dürfen.

All diese 2015 angenommenen Änderungen sind wichtig, insbesondere für den Eisenbahnsektor, der agil bleiben und sich konstant anpassen können muss.

Um in Kraft treten zu können, müssen die am Grundübereinkommen vorgenommenen Änderungen gemäß Artikel 34 § 2 COTIF zunächst jedoch von zwei Dritteln der Mitgliedstaaten (gegenwärtig sind dies 31 Staaten) nach nationalem Recht genehmigt werden. Auf die Notifizierung der Genehmigung durch zwei Drittel der Staaten folgt sodann in einem zweiten Schritt eine zwölfmonatige Frist, nach deren Ablauf das Inkrafttreten effek-

tiv wird. Die an den Anhängen zum COTIF vorgenommenen Änderungen müssen gemäß Artikel 34 § 3 COTIF hingegen nicht durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten, sondern nur von der Hälfte (also 21 Staaten) genehmigt werden. In beiden Fällen hat die Erfahrung innerhalb des Sekretariates der OTIF gezeigt, dass zwischen der Annahme der Änderungen und ihrem Inkrafttreten zwischen vier und sechs Jahre vergehen können. Dieser Zeitraum mag zu lang erscheinen, zumal gewisse Änderungen für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs unabdingbar sein können.

Seit der 12. Generalversammlung haben sechs Mitgliedstaaten beim Generalsekretär der OTIF, dem Depositar des COTIF, ihre Urkunde über die Genehmigung der Änderungen hinterlegt. Belgien, Deutschland, Frankreich, Serbien und Slowenien haben ihre nationalen Genehmigungsverfahren eingeleitet. Eine aktualisierte Sachlage wird in der nächsten Ausgabe der Zeitschrift 2017-4 veröffentlicht.

Iris Gries

Hinterlegung der Urkunden zum 20. September 2017:

Mitgliedstaat	Urkunde	Datum
1. Schweiz	Genehmigung	21. Oktober 2016
2. Schweden	Genehmigung	16. März 2017
3. Finnland	Annahme	10. April 2017
4. Niederlande	Annahme	1. Mai 2017
5. Ungarn	Ratifikation	1. Juni 2017
6. Spanien	Annahme	23. August 2017

Diesen Urkunden waren keinerlei Erklärungen beigelegt.

ANWENDUNG DES RID 2017

Am 1. Januar 2017 ist die Ausgabe 2017 der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in Kraft getreten.

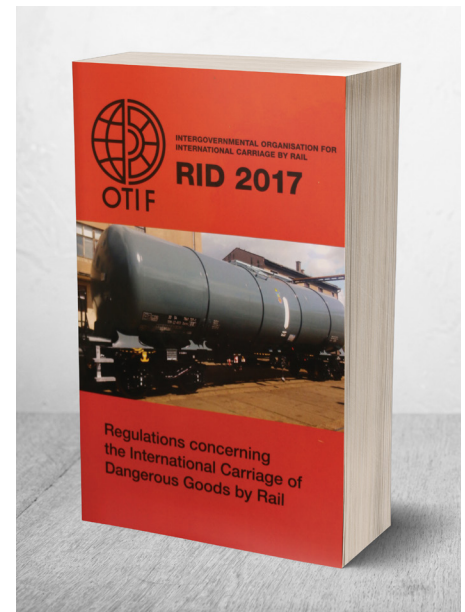
Wie bei jeder Herausgabe einer neuen Ausgabe des RID wurde den Nutzern ein Übergangszeitraum von sechs Monaten gewährt, während dem sowohl die alte als auch die neue Fassung angewendet werden können.

Diese Übergangsfrist endete am 30. Juni 2017, so dass ab dem 1. Juli 2017 nur noch die Ausgabe 2017 des RID angewendet werden kann.

Die wichtigsten Neuerungen dieser

Ausgabe 2017 sind die Einführung neuer UN-Nummern für polymerisierende Stoffe und für Fahrzeugmotoren, neue Kennzeichen und Gefahretzettel für Lithiumzellen und -batterien, die Verwendung von Schüttgut-Containern für gewisse gefährliche Güter sowie die Ausweitung der Pflicht, einen Sicherheitsberater benennen zu müssen, auf Unternehmen, die gefährliche Güter verpacken oder Tanks befüllen.

Das RID kann auf der Website der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr in ihren drei Arbeitssprachen (Deutsch, Englisch, Französisch) aufgerufen werden (www.otif.org).



NEWS | WEITERVERBREITUNG

GOVERNANCE, VERKEHR UND BEWÄHRTE VERFAHREN

Herr François Davenne, Generalsekretär der OTIF, hat zum ersten Mal auf dem Internationalen Transportforum (ITF), das vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2017 unter mexikanischem Vorsitz in Leipzig stattgefunden hat, einen Redebeitrag gehalten.

Das ITF ist administrativ in die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) eingegliedert, politisch aber autonom. Es ist eine zwischenstaatliche Organisation mit 59 Mitgliedstaaten. Das ITF agiert als Reflexionsforum für Verkehrspolitik und organisiert den jährlichen Gipfel der Verkehrsminister. Es ist die einzige globale Organisation, die alle Verkehrsträger abdeckt.

Das Hauptthema des diesjährigen ITF-Gipfels war die Governance des Verkehrs.

Herr François Davenne hat am 1. Juni beim Runden Tisch über bewährte Verfahren im Bereich der Governance von



Brücken und Korridoren gesprochen. Im Zentrum seiner Präsentation stand die Notwendigkeit, gemeinsame Regeln aufzustellen, insbesondere für die Verwaltung und Optimierung der neuen euro-asiatischen Routen.

Am Panel teilgenommen haben Herr Ahmed Amin Mohamed, Interimsdirektor der Abteilung für Kommunikation und Informationstechnologie der Behörde des Suezkanals (Ägypten), Herr Baolin Shi, Präsident der chinesischen Akademie für Verkehrswissenschaften

und Mitglied des Expertenausschusses des Verkehrsministeriums (China), Herr Michael B. Christides, Generalsekretär der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit des Schwarzen Meers, Herr Mathieu Grosch, europäischer Koordinator für den Korridor „Orient / Östliches Mittelmeer“ der TEN-V (Europäische Kommission), und Herr Joshua Posaner, Reporter bei POLITICO Europe.

Die Teilnehmer haben über die Entwicklung eines nahtlosen interna-

tionalen Verkehrs diskutiert, einer Grundvoraussetzung für den Erfolg der internationalen Güterverkehrskorridore. Diesbezüglich gibt es mehrere Entwicklungsmöglichkeiten, von denen der Generalsekretär der OTIF die Idee eines Schnittstellenansatzes befürwortet hat, um so das Recht der Eisenbahnverträge, die Gefahrgutvorschriften und die technische Interoperabilität miteinander in Einklang zu bringen. Der gesamte Runde Tisch kann **HIER** als Video angesehen werden.

Am frühen Abend hatte der Generalsekretär dann das Vergnügen, am Galadinner des Internationalen Transportforums teilzunehmen und u. a. dem



tunesischen Verkehrsminister, Herrn Anis Ghedira, die neue Broschüre der OTIF überreichen zu können.

Der Generalsekretär der OTIF spricht

dem Team des Internationalen Transportforums seinen herzlichen Dank aus.

EINE ZUSAMMENARBEIT KONSOLIDIERT SICH: TEILNAHME DER OTIF AN DER TECHNISCHEN EXPERTENGRUPPE DES GCC IN ABU DHABI

Die Unterzeichnung des Memorandums of Understanding mit dem Golf-Kooperationsrat (GCC) in 2014 hat der Organisation die Rolle eines privilegierten Partners bei der Entwicklung des neuen Eisenbahnnetzes eingebracht, in dessen Rahmen sie auch die Vorzüge des COTIF an breiter Front publik machen konnte.

Die Verknüpfung aller Länder der Arabischen Halbinsel durch ein modernes und vollständig interoperables Güter- und Personenverkehrsnetz ist für den GCC eine aus multiplen Komponenten bestehende Herausforderung:

- Aufgrund der extremen Wetterverhältnisse müssen spezifische technische Anpassungen vorgenommen werden,
- für einen freien Zugang zum Netz muss auf GCC-Ebene ein vollständiger Satz an Vorschriften entwickelt werden,
- die Interoperabilitätsbemühungen auf der Halbinsel werden geleitet von der strategischen Vision, das derzeit im Bau befindliche Netz auch als Drehscheibe für den Handel mit Europa, Asien und Nordafrika zu verwenden.

Den Projektverantwortlichen des GCC, insbesondere den Herren Khalid Al-Olayan und Ramiz Al-Assar, sei daher an dieser Stelle dafür gedankt, die Türen für die Experten der OTIF, Bas Leermakers für die technischen und Aleksandr Kuzmenko für die rechtlichen Aspekte sowie Cesare Brand für das CIT, geöffnet zu haben.

In dieser Gruppe konnten wir die wichtigsten Konzeptreue, ob nun aus Regierungskreisen oder aus den bestehenden nationalen Netzen, dieses großen Projektes der Golf-Staaten treffen. Im Rahmen dieses kurzen Artikels ist es unmöglich, die enorm bereichernden Gespräche, die wir in diesen zwei Tagen führen konnten, zusammenzufassen. Lassen Sie mich an dieser Stelle erwähnen, dass die sich gegenwärtig, kurz vor Betriebsaufnahme, stellenden Fragen aus dem COTIF heraus beantwortet werden lassen:

- Wie legt man ein internationales System der Beförderungsverträge fest?
- Wie sind Interoperabilität und innovative Lösungen miteinander zu vereinen?
- Wie können dem nordamerikanischen

Standard entsprechende Güterwagen verwendet werden, ohne dass sich ihre Interoperabilität ausschließlich auf das Golfnetz beschränkt?

Die ganz konkreten Fragen, die sich die Expertengruppe des GCC zum Netzzugang und zur Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen oder Triebfahrzeugführerlizenzen gerade stellt, sind dieselben, die auch die OTIF im Rahmen ihres Projektes der Interoperabilität über die Europäische Union hinaus, das beim nächsten Revisionsausschuss diskutiert werden wird, zu lösen versucht.

Nach unserer Teilnahme an dem Treffen in Abu Dhabi dürfte es für unsere Partner im Golf klar sein, dass die OTIF angesichts des entscheidenden Moments der herannahenden Betriebsaufnahme das richtige Forum für die Entwicklung eines nahtlosen Netzes und für effiziente Lösungen ist. Für das Sekretariat der OTIF hat sich dadurch bestätigt, dass der mittelfristig geplante Beitritt der Halbinsel Fortschritt und Inspirationen für innovative Lösungen bringen wird.

François Davenne

CTE 10 - ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

Was ist in Bezug auf die Vorschriften zur technischen Interoperabilität im Rahmen des COTIF bereits entschieden worden und wo muss man sich noch einigen? Am 13. und 14. Juni 2017 ist der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) in Bern zu seiner 10. Jubiläumstagung zusammengekommen.

Zwei der wichtigsten während der Tagung behandelten Themen waren die Annahme einer neuen einheitlichen technischen Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) und die Entwicklung eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr.

ETV TAF

Auf der Grundlage einer der 8. Tagung des CTE vorgelegten Studie, die auf der 9. Tagung weiter diskutiert worden war, hatte man sich geeinigt, die TSI TAF in eine ETV zu übertragen.

Das Sekretariat der OTIF hat in enger Zusammenarbeit insbesondere mit der ERA, dem CIT und der Europäischen Kommission sowie in Koordination mit der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) einen Vorschlag ausgearbeitet.

Die ETV TAF enthält Anforderungen an den internationalen Informationsaustausch für internationale Güterverkehrsdienste. Sie legt Anforderungen an die Kommunikation zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, an für die Verfolgung von Zug- und Wagenbewegungen zu verwendenden Datenbanken und an die an Frachtkunden zu liefernden Informationen fest.

Die ETV TAF enthält Verweise auf die technischen Anhänge, einschließlich Daten und Nachrichtenformate in XML-Dateien, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Auf diese Weise werden die Rechtsvorschriften ins COTIF integriert, die IT-Vorschriften jedoch von der ERA verwaltet. So wird sichergestellt, dass die IT-Vorschriften der TSI und der ETV immer zu 100 % identisch sind. Gemeinsam mit den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten sollten Anordnungen getroffen werden, mit

denen diese auf die Entwicklung der IT-Vorschriften Einfluss nehmen können.

Die Umsetzung der ETV TAF ist für Nicht-EU-Mitgliedstaaten nicht verpflichtend; es wird also keine Frist geben, bis zu der die Umsetzung abgeschlossen sein muss. Wenn sich Nicht-EU-Mitgliedstaaten jedoch dazu entschließen, Investitionen und Entwicklungen im Bereich IT vorzunehmen, müssen diese im Sinne der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs im Anwendungsbereich der ETV TAF und somit in harmonisierter und kompatibler Weise erfolgen.

Während der Entwurfsphase der ETV TAF hat das Sekretariat der OTIF in enger Zusammenarbeit mit dem CIT geringfügige Abweichungen von der TSI TAF der EU vorgeschlagen, um die Kohärenz zu den CIM zu wahren.

Im COTIF regeln die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien (Beförderer und Absender) internationaler Eisenbahngüterbeförderungen.

Die TSI TAF hingegen regelt den Informationsaustausch für Eisenbahngüterverkehrsleistungen. Obwohl es nicht dem eigentlichen Zweck der TSI TAF entspricht, Vertragsbeziehungen zu regeln, werden in einigen wenigen Absätzen Pflichten festgelegt. Insbesondere in:

- 2.3.2 „[...] Gemäß einer vertraglichen Vereinbarung muss das FEVU dem Kunden insbesondere folgende Informationen mitteilen: [...]“

29 der 42 Vertragsstaaten waren anwesend oder vertreten, das entspricht mehr als der Hälfte, und somit war das Quorum erreicht. Auch die Europäische Union und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union waren unter den Teilnehmern.

Neben den Vertragsstaaten waren zudem auch Vertreter Chinas und des Golf-Kooperationsrates sowie eine Delegation aus Katar der Einladung des Generalsekretärs gefolgt, als Beobachter teilzunehmen. Mit ihrer Anwesenheit im CTE haben sie bezeugt, dass das Konzept der Interoperabilität über die Europäische Union hinaus konkrete Formen annimmt, was sich auch an den Zusammenarbeitsvereinbarungen zeigt, die das Sekretariat mit China und dem GCC in 2014 bzw. in 2016 unterzeichnet hat.

Schließlich waren auch die folgenden internationalen Organisationen und Verbände zugegen: CER, UNIFE und NB-Rail.

Der Ausschuss wählte die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung. Die Schweiz hat damit den Vorsitz aller zehn Tagungen des CTE innegehabt.

- 4.2.1.1 „Der Frachtbrief ist vom Kunden an das federführende EVU (FEVU) zu schicken. [...]“

Diese Anforderungen können in Bezug auf die CIM zu Mehrdeutigkeiten führen. Die CIM regeln die Rechte und Pflichten zwischen Beförderern und Absendern. Im Sinne der CIM ist mit Beförderer der vertragliche Beförderer gemeint, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag gemäß CIM geschlossen hat. Dies muss nicht zwangsläufig ein Eisenbahnunternehmen entsprechend der Definition in der TSI TAF sein. Der Absender kann dieselbe Stelle sein, wie der Kunde des FEVU (federführendes Eisenbahnverkehrsunternehmen) in der TSI TAF, der Kunde des FEVU in der TSI TAF kann aber beispielsweise auch der vertragliche Beförderer sein.

Die Abweichungen wurden vor ihrer Genehmigung von der WG TECH im Detail geprüft. Der Vertreter der Europäischen Union hat angekündigt, dass die EU die TSI TAF bei der nächsten Gelegenheit in Einklang mit der ETV TAF bringen wird.

Die ETV TAF ist einstimmig angenommen worden.

Änderungen an den ETV GEN-A, GEN-B und GEN-C

In der ETV GEN-A sind die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem festgelegt.

In der ETV GEN-B sind die Teilsysteme aufgelistet, die zusammen das Eisenbahnsystem bilden.

In der ETV GEN-C sind die Anforderungen an das in den ATMF in Bezug genommene technische Dossier festgelegt.

Alle drei ETV wurden geändert, um vor dem Hintergrund der durch das vierte Eisenbahnpaket in der Europäischen Union eingetretenen Änderungen weiterhin die Äquivalenz zwischen den COTIF-Vorschriften und den in der EU anwendbaren Vorschriften zu gewährleisten. Die Änderungen waren vorwiegend redaktioneller Art. Neben diesen rein redaktionellen Änderungen wurden die grundlegenden Anforderungen

in Bezug auf die Fahrgastinformationen und die Fahrgastsicherheit beim Ein- und Aussteigen aus Zügen klarer formuliert. Bezüglich der Definition der Teilsysteme wurde der Verweis auf „sonstiges Eisenbahnmaterial“ entfernt, da dieser Begriff auch aus den APTU und ATMF bereits gestrichen worden ist. Zudem wurde klarer formuliert, welche inhaltlichen Komponenten das technische Dossier zwingend enthalten muss.

Alle Änderungen an diesen drei ETV wurden einstimmig angenommen.

Nächste Schritte bis zum Inkrafttreten der ETV

- Im Anschluss an den Beschluss des CTE zur Annahme oder Änderung der ETV wird der Generalsekretär gemäß Artikel 35 § 1 COTIF die Mitgliedstaaten in einem Rundschreiben über diese Änderungen informieren.
- Sofern nicht ein Viertel der Vertragsstaaten widerspricht, tritt eine beschlossene Änderung am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat der Mitteilung durch den Generalsekretär in Kraft. Das Inkrafttreten wird ebenfalls wieder per Rundschreiben bekannt gegeben.
- Mindestens einen Monat vor ihrem Inkrafttreten werden die ETV auf der Website der Organisation veröffentlicht.

Im Übrigen sind alle Rechtsvorschriften des COTIF öffentlich und auf der Website verfügbar. Die technischen Vorschriften finden sich unter http://otif.org/de/?page_id=194.

Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr regeln. Dieser neue Anhang würde zu einem wichtigen Element für die Interoperabilität. Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellen, die als Beweis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben.

- Interoperabilität im Kontext des COTIF ist die Fähigkeit verschiedener nationaler Eisenbahnsysteme, für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr zu sorgen, indem den dafür erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.
- Interoperabilität impliziert daher den grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge, bei dem die Infrastruktur von mehreren Eisenbahnunternehmen, sowohl nationalen als auch ausländischen, genutzt wird.
- Interoperabilität hat daher einerseits das Potenzial, den Eisenbahnverkehr sehr viel effizienter zu machen, erfordert gleichzeitig aber auch zusätzliche Harmonisierung auf der Ebene der Betriebsvorschriften, der Sicherheitszuständigkeiten und der Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen usw.

Der Ausschuss hat verschiedene Aspekte des Entwurfsvorschlags im Detail diskutiert und dem Projekt im Ganzen zugestimmt. Im Ergebnis sollte der Entwurf des neuen Anhangs H dahingehend geändert werden, dass



Entwurf eines neuen Anhangs H zum COTIF

Der im CTE diskutierte Entwurf eines neuen Anhangs H soll den sicheren

- klargestellt wird, dass eine Sicherheitsbescheinigung den Beweis liefert, dass ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und

in der Lage ist, innerhalb des vorgesehenen Betriebsbereichs sicher Betrieb zu führen;

- festgestellt wird, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zwar die mit dem Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr einhergehenden Risiken kontrollieren müssen, dies jedoch andere Beteiligte mit potenziellem Einfluss auf die Sicherheit des Eisenbahnsystems von deren Pflichten nicht entbindet;
- sichergestellt wird, dass Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der von anderen Behörden oder Staaten durchgeführten Bewertungen anerkennen, sofern diese auf der Grundlage äquivalenter Verfahren und Bestimmungen durchgeführt wurden;
- sichergestellt wird, dass die in einem zweiten Schritt zu entwickelnden Anlagen zum neuen Anhang insbesondere die Elemente des Sicherheitsmanagementsystems und der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Konformitätsbewertung, Kontrolle und Überwachung enthalten.

Der CTE ist in dieser Frage nicht entscheidungsbefugt, kann aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine fundierte Empfehlung aussprechen. Der Revisionsausschuss ist für Februar 2018 angesetzt und wird im Anschluss an seine Beratungen der Generalversammlung, dem in dieser Frage entscheidungsbefugten Organ, seinerseits eine Empfehlung aussprechen.

CTE und die WG TECH von der Kommission unterrichtet wurden. Auf der Grundlage einer Analyse der Kommission hat das Sekretariat gemeinsam mit der WG TECH die Änderungen an den APTU und ATMF vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden soll.

Zur Harmonisierung bestimmter Termini mit den neuen EU-Vorschriften und zur Berücksichtigung gewisser Verfahrensänderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahngesetzgebung der EU für die Herausgabe von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, mussten Änderungen vorgenommen werden. Die Grundkonzepte der APTU und ATMF sind von den vorgeschlagenen Änderungen jedoch nicht betroffen.

Der CTE hat keine kritischen Punkte ausmachen können und die vorgeschlagenen Änderungen unterstützt. Er ist in dieser Frage zwar nicht entscheidungsbefugt, kann aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine fundierte Empfehlung aussprechen.

ist und welche Rolle und Aufgaben Vorschlagender und Bewertungsstelle einnehmen.

Das vom CTE nur geringfügig geänderte Dokument wird bald auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID-ATMF

2015 haben die GD MOVE der EU-Kommission und das Sekretariat der OTIF eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die mögliche Inkohärenzen zwischen dem RID und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung untersuchen sollte. Diese Gruppe hat zu gleichen Teilen aus Experten beider Rechtsbereiche bestanden. Sie hat viermal getagt und ihre Arbeiten im Februar 2017 abgeschlossen.

Die Gruppe hat festgestellt, dass ein besseres Koordinationsverfahren für die Entwicklung der beiden Rechtsbereiche benötigt wird und direkt eine Liste der zuerst zu behandelnden Themen erstellt. Zu diesen Themen gehören



Erläuterndes Dokument zur ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Für diesen Tagesordnungspunkt hat

laut Arbeitsgruppe prioritär auch die Behandlung fahrzeugbezogener Aspekte in beiden Bereichen (RID und TSI/ETV). Diesbezüglich ist die Gruppe der Ansicht gewesen, dass ein besseres Koordinationsverfahren dazu führen sollte, dass



Änderungen an den APTU und ATMF

Für den internationalen Verkehr ist eine Harmonisierung der EU- und der CO-TIF-Bestimmungen sehr wichtig. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets haben sich innerhalb der EU gewisse Bestimmungen geändert, über die der

das Sekretariat der OTIF ein erläuterndes Dokument herausgegeben.

Mit diesem Dokument sollte denjenigen, die mit den Vorschriften nicht sehr vertraut sind, das Verständnis erleichtert werden. Es wird dort erläutert, wann die CSM anzuwenden

die *Schutzziele* der fahrzeugbezogenen Anforderungen im RID bleiben und die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden sollten. Hierfür ist ein spezifisches Verfahren entwickelt worden, das von einer „Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen“ geleitet werden wird.

Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID-ATMF werden 2017 noch in den vier involvierten Ausschüssen präsentiert (CTE und RID-Fachausschuss bei der OTIF und RISC und TDG bei der EU).

Der CTE hat den Schlussfolgerungen ohne Kommentar zugestimmt.

Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen in der Europäischen Union und Relevanz für das COTIF

Das Sekretariat der OTIF hat in einem Dokument die verschiedenen Initiativen beschrieben, die die EU ergriffen hat, um sicherzustellen, dass die Konformitätsbewertung von Teilsystemen (wie u. a. Fahrzeugen) korrekt und einheitlich durchgeführt wird. Dabei wurde auch erläutert, inwiefern diese Initiativen für die OTIF relevant sein könnten.

Das Sekretariat hat eine Handlungsabfolge vorgeschlagen, die wie folgt zusammengefasst werden kann:

1. Einrichtung einer Verbindung zwischen NB-Rail und den Prüforgane aus Nicht-EU-Staaten.
2. Veröffentlichung und Förderung des bestehenden Akkreditierungssystems für benannte Stellen bei den zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten als Beispiel eines bewährten Verfahrens.
3. Aufmerksame Verfolgung der Entwicklung der Überwachungssysteme

me für benannte Stellen und Bekanntgabe der Ergebnisse in der WG TECH.

4. Nach Abschluss der Arbeiten auf EU-Ebene: Weitergabe der Informationen zu den gemachten Erfahrungen und bewährten Verfahren in Bezug auf die Umsetzung des Überwachungssystems auf EU-Ebene an die zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten.
5. Diskussion darüber, ob und wie die einheitliche Überwachung von Prüforganen im COTIF festgeschrieben werden sollte.
6. Ermittlung eines etwaigen Änderungsbedarfs an der ETV GEN-E über Prüforgane.

Der CTE hat das Dokument diskutiert und der darin beschriebenen Handlungsabfolge zugestimmt.

CTE-Arbeitsprogramm 2017/18

Das Sekretariat hat in seinem Dokument zum Arbeitsprogramm der Abteilung Technik die folgenden Aktivitäten als Prioritäten für den kommenden Zeitraum vorgeschlagen:

- Vorbereitung der Änderungen an den APTU und ATMF für den Revisionsausschuss auf der Grundlage der vom CTE geprüften Dokumente;
- Entwicklung eines Entwurfs für einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr, zunächst für den Revisionsausschuss und dann für

die Generalversammlung;

- Erleichterung des Austauschs von (Personen)Fahrzeugen im internationalen Verkehr durch die Vorbereitung der Übertragung neuer EU-Vorschriften, sobald diese verfügbar sind.

Ferner wird das Sekretariat der OTIF die Entwicklungen in der EU weiterhin überwachen und sich gegebenenfalls zur Vertretung der Nicht-EU-OTIF-MS insbesondere in folgenden Bereichen einbringen:

- AG zu etwaiger Ausweitung des Aufgabenbereichs der ECM; TSI WAG – auch hinsichtlich der Entgleisungsdetektoren (DDD);
- Entwicklungen betreffend die ETV LOC&PAS;
- Europäisches Fahrzeugregister (EVR);
- Verfahren zur Genehmigung von Fahrzeugen;
- Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen/Prüforgane.

Der CTE hat den Vorschlägen des Sekretariates zugestimmt und gefordert, die Kontakte zu Staaten und Organisationen, die (noch) nicht Mitglied der Organisation sind, verstärkt zu pflegen. In diesem Zusammenhang hat er die Anwesenheit Chinas, des Golf-Kooperationsrates und Katars wärmstens begrüßt.

Nächste Tagung

CTE 11: 12.-13. Juni 2018 (Bern).

Bas Leermakers

EINSATZ VON AUSTAUSCHBAREN REISEZUGWAGEN IM INTERNATIONALEN UMFELD

Bereits seit 2014 steht die Entwicklung von Bestimmungen zu austauschbaren Reisezugwagen auf der Agenda der gemeinsamen ERA-OTIF-Treffen. Diese Bestimmungen stehen nun kurz vor der Fertigstellung. Was wurde bereits geschafft, und welche letzten Hürden gilt es noch zu überwinden?

Im Jahr 2014 haben wir in der Zeitschriftenausgabe Nr. 122 über das Projekt „Austauschbare Reisezug-

wagen“ berichtet. Diesem entnimmt man, dass am 10. September 2014 die Arbeitsgruppe TECH das Thema

an sich, sowie auch den dazu gehörigen Brief der CER, diskutiert hat. Resultierend daraus hat sich gezeigt,

dass ein Bedarf nach technisch austauschbaren Reisezugwagen besteht und eine Nachfolgeregelung für das RIC und RIV ausgearbeitet werden sollte.

Während in früheren Zeiten der Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Personenverkehr im „Regolamento Internazionale delle Carrozze (RIC)“ und für den Güterverkehr im „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) geregelt war, werden heutzutage diese Kriterien von den Behörden nicht mehr anerkannt.

In den Folgesitzungen der Arbeitsgruppe TECH hat man sich dann recht schnell darauf verständigt, dass der Güterverkehr ganz gut über den optionalen „Anhang C der ETV/TSI Güterwagen“ und den „Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) (Englisch: General Contract of Use for Wagons (GCU))“ abgedeckt sei.

Für den Personenverkehr würden aber solche Anforderungen nicht existieren.

Die Aufgabe war also, Anforderungen an den Bau von Reisezugwagen zu spezifizieren, damit diese uneingeschränkt im internationalen Verkehr eingesetzt, gekuppelt und betrieben werden können.

Der erste große und bis dato vorhandene Ansatz zwischen der EU und der OTIF-Seite ist, dass die EU-Seite die Kompatibilität eines ganzen Zuges regelt, während die OTIF-Seite das Augenmerk auf Einzelwagen legt.

Man hat sich also darauf verständigt, den Schwerpunkt auf die Kuppelbarkeit und den Einsatz von einzelnen Personenreisezugwagen untereinander zu legen.

Näher angeschaut hat man sich dann den Anhang C der ETV/TSI Güterwagen. Dieser besteht aus einer Reihe detaillierter Vorschriften für Bedingungen und technische Lösungen, die für den freien Austausch von Güterwagen optimiert sind. Genannt sind auch die einzuhaltenden Betriebsvorschriften und das Instandhaltungskonzept der verantwortlichen Eisenbahnunternehmen.

Entscheidet sich ein Antragsteller für die Anwendung dieses Anhangs C, müssen alle Bedingungen erfüllt und von einer benannten Stelle bewertet werden.

Das befördernde Eisenbahnunternehmen trägt dann letztendlich die Verantwortung für den sicheren Betrieb und dabei insbesondere für die Festlegung, unter welchen Bedingungen ein bestimmter Güterwagen betrieben werden kann.

Da, wie bereits erwähnt, für die Personenwagen solche Anforderungen nicht existieren haben, hat das Sekretariat der OTIF zusammen mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) erste Anforderungen dazu ausgearbeitet. Diese Anforderungen werden zunächst in der überarbeiteten TSI LOCPAS Version vorhanden sein. Die Veröffentlichung dieser TSI-Überarbeitung ist für das Jahr 2018 anvisiert. Die entsprechende Empfehlung der ERA wurde hierzu bereits Ende des Jahres 2015 in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der OTIF ausgearbeitet. Da in der Zwischenzeit das 4. Eisenbahnpaket in Kraft trat und einige Änderungen hierzu eingearbeitet werden sollten, verzögerte sich die Veröffentlichung.

Nun ist aber die überarbeitete Fassung der TSI LOCPAS soweit, dass

sie auf der RISC-Sitzung Anfang des Jahres 2018 verabschiedet werden soll. Wird dies der Fall sein, so sind das Sekretariat der OTIF und die EU Kommission daran bestrebt, die überarbeitete ETV und die überarbeitete TSI LOCPAS gleichzeitig zu veröffentlichen.

Dabei wird u. a. ein Kapitel „6.2.7a“ integriert, das wie auch schon bei der TSI Güterwagen auf freiwilliger Basis angewendet werden kann.

Werden also bereits bei der Auslegung von Reisezugwagen die Anforderungen dieses neuen Kapitels berücksichtigt, kann der Reisezugwagen im sogenannten „allgemeinen Fahrbetrieb“ betrieben werden. Diese Anforderungen gelten zunächst nur für Neufahrzeuge. Vor allem eine mechanische und elektrische Kuppelbarkeit von Bestandsfahrzeugen mit Neufahrzeugen ist bis dato nicht einheitlich vorgegeben. Es bleibt also die Frage, wie weit die Altfahrzeuge (Bestandsfahrzeuge) an das Niveau der Neufahrzeuge angepasst werden sollten.

Klar sollte dabei auch bleiben, dass die letztendliche Verantwortung, wie bis dato auch, der Betreiber bzw. das befördernde Eisenbahnunternehmen bzgl. dem Einsatz der Reisezugwagen hat.

Unbeschadet dessen sollte ein Ansporn da sein, die Bestandsfahrzeuge weiterhin im internationalen Umfeld mit neu gebauten Reisezugwagen einsetzen zu können, oder gar sogenannte „Einheitswagen“ zu definieren, verbunden mit dem Zeitalter der „Digitalisierung“ aber auch der automatischen Kupplung.

Margarethe Koschmider

ÜBERARBEITUNG DES COTIF-ÄNDERUNGSVERFAHRENS: BEWERTUNG DER VÖLKERRECHTLICHEN DIMENSION

Es wird immer wichtiger, die Bestimmungen des COTIF und seiner Anhänge so rasch wie möglich an das sich permanent entwickelnde Rechtsumfeld anpassen zu können. Überlegungen zu einer möglichen Revision sollten die völkerrechtliche Dimension insgesamt sowie auch spezifische einzelstaatliche Praktiken unter anderen völkerrechtlichen Verträgen berücksichtigen¹.

Gegenwärtiger Rechtsrahmen des COTIF

In Übereinstimmung mit dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 werden auf das COTIF derzeit hauptsächlich zwei Änderungsverfahren angewendet.

Die Generalversammlung entscheidet über Anträge zur Änderung des COTIF, außer in Fällen, für die das Übereinkommen spezifischen Ausschüsse, insbesondere dem Revisionsausschuss, diese Zuständigkeit zuschreibt². Die Inkraftsetzung einer solchen von der Generalversammlung angenommenen Änderung erfordert die „Zustimmung“ (Genehmigung) der Mitgliedstaaten nach geltendem einzelstaatlichen Recht. Von der Generalversammlung beschlossene Änderungen am COTIF treten zwölf Monate nachdem sie von einer klar bestimmten Anzahl an Mitgliedstaaten genehmigt wurden in Kraft. Es ist festzuhalten, dass das Verfahren gleichermaßen für alle Vorschriftenänderungen gilt, ob es sich um reine Formulierungsänderungen oder um inhaltliche Änderungen handelt.

Die Inkraftsetzung der Änderungen gemäß den oben erwähnten Bestimmungen gilt nicht für Mitgliedstaaten, die vor dem Inkrafttreten mittels Erklärung bekannt gegeben haben, der/ den Änderung(en) nicht zuzustimmen.

Treten die beschlossenen Änderungen in Kraft, werden der oder die betroffenen Anhänge mit und zwischen jenen Mitgliedstaaten ausgesetzt, die ihre Ablehnung der Änderung fristgerecht erklärt haben. Die Mitgliedstaaten müssen also einer Änderung, von der sie nicht gebunden sein wollen, nicht zustimmen. Des Weiteren gestattet Artikel 42 § 1 den Mitgliedstaaten, jederzeit zu erklären, einen bestimmten Anhang in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden.

Die ‚Genehmigung‘ der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen durch die Mitgliedstaaten hat ausdrücklich zu erfolgen. Es bedarf eines gesonderten Rechtsakts, um die Inkraftsetzung der Änderung abzuschließen. Das in Artikel 34 COTIF beschriebene Verfahren sieht keine Frist für die Genehmigung durch die einzelnen Mitgliedstaaten vor. Die Erteilung einer solchen Genehmigung ist abhängig von einzelstaatlichen Rechtsbestimmungen und kann ebenfalls von politischen Gegebenheiten beeinflusst werden. An dieser Stelle kann dieser Inkrafttretensprozess sehr langwierig, sein zeitlicher Ablauf schwer absehbar, und die Prozessgestaltung je nach Mitgliedstaat anders sein.

Derzeit dauert es im Schnitt sechs Jahre, bis die in den Zuständigkeitsbereich der OTIF-Generalversammlung fallenden Änderungen am Übereinkommen und seinen Anhängen in Kraft treten.

Nachteilige Auswirkungen des heutigen Verfahrens

Das internationale Rechts- und Marktumfeld der OTIF entwickelt sich schnell. Das COTIF steht in einem eher komplexen Rechtsgefüge:

- In den ersten zwanzig Jahren seines Bestehens wurde das COTIF viermal geändert. Seit das COTIF in der Fassung von 1999 im Jahre 2006 in Kraft trat, wurde es dreimal geändert. Der Überarbeitungsrhythmus beschleunigt sich also, was im Lichte der Vertiefung der internationalen Beziehungen nicht verwundern darf.
- Ein zusätzlicher Faktor ist die Dimension des EU-Rechts, wonach EU-Verkehrsrecht sich auf dem Gebiet der EU mit COTIF-Recht deckt, die Rechtsetzungsprozesse in der EU aber etwas schneller vonstattengehen.
- Marktseitig beschleunigen und intensivieren sich globaler Handel und Verkehr; dies erfordert eine immer schnellere Reaktion auf die Entwicklungen des Handels;
- Hier ist festzuhalten, dass nach dem derzeit zur Diskussion stehenden Entwurf des Konstitutivtextes der OSShD, die Organisation eine Beschleunigung ihres Überarbeitungsverfahrens erwägt.

Das langwierige COTIF-Überarbeitungsverfahren hat mehrere nachteilige Auswirkungen rechtlicher und anderer Art:

¹ Dieser Artikel stützt sich auf eine für die OTIF durchgeführte externe rechtliche Bewertung (LAW-17034-WGREVCOTIF 3-01 - 03.04.2017).

² Vom Revisionsausschuss beschlossene Änderungen am COTIF treten für alle Mitgliedstaaten *automatisch* am ersten Tag des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, an dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Daher wird diesem „vereinfachten“ Änderungsverfahren im weiteren Verlauf des Artikels keine Beachtung mehr geschenkt.

- Vergeht eine lange Zeit zwischen bedeutsamen Übereinkommensänderungen und deren Inkrafttreten, kann sich das nachteilig auf erforderliche Folgeänderungen auswirken, da diese in Verbindung stehen können zu den noch nicht in Kraft getretenen Änderungen.
- Das COTIF sieht zwei unterschiedliche Verfahren für Änderungen am COTIF und an den Anhängen vor, wodurch sich Inkohärenzen zwischen Anhängen oder gar innerhalb einzelner Anhänge ergeben können.
- Ein langwieriger Inkrafttretensprozess der COTIF-Änderungen wirkt sich unmittelbar auf den Eisenbahnmarkt der Mitgliedstaaten aus. Der Regulierungsrahmen entspricht nicht dem Marktbedürfnis nach Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit – was im Endeffekt den Anteil der Mitgliedstaaten am Eisenbahnverkehrsmarkt beeinträchtigen kann.
- Was für die Auswirkungen eines verzögerten Inkrafttretens der COTIF-Änderungen auf den Markt gilt, gilt auch für die Unvorhersehbarkeit des Inkraftsetzungstermins. Die einzelstaatliche Genehmigung ist abhängig von rechtlichen und bisweilen politischen Gegebenheiten der jeweiligen nationalen Rechtsordnung des Mitgliedstaates.
- Aus der parallelen Entwicklung nationalen und regionalen Rechts (der EU, aber auch des EWR) können Inkohärenzen und Abweichungen im Vergleich zu COTIF-Vorschriften entstehen. Demzufolge können sich Mitgliedstaaten gezwungen sehen, eine Erklärung über die Nichtanwendung bestimmter COTIF-Anhänge abzugeben.

Berührungspunkte zwischen internationalen und nationalen Rechtssystemen

Da Übereinkommen und Anhänge Bestimmungen enthalten, die sowohl Bereiche des öffentlichen als auch des Privatrechts erfassen, hängt die Ausführung der Einheitlichen Rechts-

vorschriften stark mit der innerstaatlichen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten zusammen.

Da internationales und regionales Recht ausgehend von souveränen Staaten von unten nach oben erarbeitet werden, steht es den Staaten frei, ihre innerstaatliche Rechtsordnung innerhalb jenes völkerrechtlichen Rahmens zu gestalten, an den sie gebunden sind. Werden Staaten Vertragspartei, können sie nach Gutdünken entscheiden, wie sie ihre vertraglichen Verpflichtungen in innerstaatliches Recht übernehmen, solange sie dabei ihren internationalen Verpflichtungen nachkommen.

Im Völkerrecht untersagt ein altes Postulat den Staaten, unter dem Vorwand nationalen Rechts internationale (Vertrags-) Verpflichtungen nicht zu erfüllen. Der Ständige Internationale Gerichtshof hat bekanntermaßen entschieden, dass „aus der Warte des Völkerrechts betrachtet [...] Stadtrecht lediglich Ausdruck des Willens und Handelns von Staaten“ ist.³ Dieses Prinzip spiegelt sich heute in Artikel 27 (Einhaltung) und Artikel 46 (Gültigkeit der Zustimmung, durch einen Vertrag gebunden zu sein) des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge aus 1969 (WÜRZ) wider.

Allgemeine völkerrechtliche Erwägungen zum Inkrafttreten von Vertragsänderungen

Im dezentralisierten System des Völkerrechts werden Verpflichtungen traditionell als unmittelbar auf der Zustimmung der Staaten beruhend ausgelegt (andere Gegenstände des Völkerrechts beiseite lassend) – was den Vorrang von Vertragsinstrumenten und Vertragsrecht in Völkerrechtsbeziehungen erklärt. Demzufolge ist für Vertragsänderungen die gleiche Zustimmung der Staaten erforderlich. Im Völkerrecht ist es daher nicht unüblich, dass Staaten ihre Zustimmung *ex ante* erteilen. Souveräne Staaten

können somit Vertragsorganen oder Regierungsorganisationen bestimmte Zuständigkeiten übertragen. Eine solche Übertragung bildet eine allgemeine Konsensgrundlage, aufgrund derer ein internationales Organ entscheiden kann – beispielsweise über die Verabschiedung von Regeln – ohne in jedem einzelnen Fall jeweils die Zustimmung der Mitgliedstaaten einholen zu müssen.

International gibt es in der Praxis eine Reihe solcher möglichen Mechanismen. Es überrascht nicht, dass diese Mechanismen im Kontext internationaler Organisationen entstanden sind, die als zustimmungsbasierte Vertragssysteme geschaffen wurden, gerade um über eine einigermaßen zentralisierte Infrastruktur die internationale Kooperation zu erleichtern. Die Regelsetzung von Regierungsorganisationen reicht von der Vorbereitung oder Überarbeitung von Verträgen in einem klassischen Prozess einerseits bis zur ‚Mehrheitsentscheidung‘ andererseits, bei der das internationale Gremium eine endgültige Entscheidung aufgrund der vorher erteilten Zustimmung fällt, und dabei gleichzeitig in anderer Zusammensetzung als der Vollversammlung arbeitet und/oder Entscheidungen mehrheitlich anstatt einstimmig fällt. Was das Rechtsinstrument angeht, kann die Regierungsorganisation technisch betrachtet neue Bestimmungen erlassen, oder einen bestehenden Vertrag oder dessen Anhang oder Anhänge ändern.

Konsensbasiertes Vorgehen wird nicht dadurch gefährdet, dass an einem Punkt der Regelsetzung durch die Organisation das Völkerrecht aus dem vertraglichen Bereich (des Vertragsrechts) in den institutionellen Bereich übergehen kann, und die ‚Vertragsparteien‘ zu ‚Mitgliedstaaten‘ werden.

Ähnliche akademische Diskussionen hat es darüber gegeben, ob und wann Rechtssetzungsakte von Regierungsorganisationen unter der Rubrik ‚Vertragspraxis‘ wie Verpflichtungen

³ *Sache Certain German Interests in Polish Upper Silesia* (Bestimmte deutsche Interessen im polnischen Oberschlesien), Ständiger Internationaler Gerichtshof, 1926, S. 19.

betrachtet werden sollen, die sich aus dem Gründungsvertrag für die Mitgliedstaaten der Organisation ergeben, oder, andererseits, wie ‚legislative‘ Akte einer Regierungsorganisation, die deren Mitgliedstaaten binden.⁴ Ersterer Ansatz wurde zum Beispiel vom Internationalen Gerichtshof vertreten, als dieser sich mit dem Konflikt zwischen dem Montrealer Übereinkommen aus 1971 und der Resolution 748 des Sicherheitsrates befusste – die ihren Ursprung in der UN-Charta hat – einem traditionellen Fall von Vertragskollision.⁵

Im Zusammenhang mit vorliegendem Artikel kann bei beiden Betrachtungsweisen der verbindliche Charakter dieser Rechtsetzungsakte der Regierungsorganisation im Völkerrecht einvernehmlich aufgrund der vorab erteilten Zustimmung seitens der Staaten erklärt werden.

Internationale Organisationen und Vertragssysteme

Die internationale Rechtspraxis weist also unterschiedliche Mechanismen aus, welche internationale Organisationen und Vertragsgemeinschaften zum Erlass neuer oder zur Änderung alter Vorschriften heranziehen, wobei die Zustimmung der Staaten als Rechtsgrundlage aufrechterhalten bleibt. Diese reicht von der definitiven Zustimmung, die Mitgliedstaaten im Voraus erteilen, woraufhin Organisationen oder Organe ohne weitere Rücksprache mit den Mitgliedstaaten agieren können, bis zur Bestätigung der Zustimmung der Mitgliedstaaten zu jeder einzelnen Entscheidung, je nach Art der Organisation oder des Vertragssystems und je nach Beschaffenheit der zu erlassenden Vorschrift oder Änderung. In einigen Fällen können Regeln und Änderungen alleine durch Beschluss der Or-

ganisation oder des Vertragsorgans in Kraft gesetzt werden. In den meisten Fällen ist jedoch eine formelle Genehmigung durch die Mitgliedstaaten per ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung erforderlich.

Diese Zustimmung kann in ausdrücklicher Form gefordert werden (wie es derzeit der Fall ist für von der Generalversammlung der OTIF beschlossene Überarbeitungen des Übereinkommens). Alternativ kann aus Gründen der Verfahrensökonomie beschlossen werden, dass Staaten gebunden sind, wenn sie nicht innerhalb einer bestimmten Frist Widerspruch erhoben haben. Dieser Mechanismus wird oft als ‚stillschweigende Zustimmung‘ (oder ‚stillschweigendes Einvernehmen‘) bezeichnet, oder als ‚Ausstiegsmöglichkeit‘ (‚Opt out‘, ‚Nichtbeitritt‘ oder ‚Negativratifizierung‘). Es gibt einen konzeptuellen Unterschied zwischen beiden: Bei der stillschweigenden Zustimmung sind die Staaten irgendwann gebunden, durch stillschweigende Bekundung ihrer Zustimmung, womöglich in Kombination mit einer vorläufigen Anwendung; im Falle eines Opting-out-Verfahrens sind Staaten unmittelbar mit der Verabschiedung eines Rechtsaktes gebunden, es sei denn, sie befreien sich von ihren Pflichten, indem sie innerhalb einer bestimmten Frist Widerspruch einlegen. In der Praxis ist die Wirkung dieser Mechanismen jedoch dieselbe. Stillschweigende Zustimmung und Opting-out sind in der internationalen Praxis heute weit verbreitet, und zwar wegen der Flexibilitätsansprüche an Vertragssysteme und der erforderlichen Effizienz der Prozessabwicklung durch internationale Organisationen und Vertragsorgane. Daher ist es zudem „üblich, grundlegende Vertragsbestimmungen von Vorschriften oder Normen technischer, wissenschaftlicher oder verwaltungstechnischer Natur zu trennen“.⁶

Ein weiterer Anwendung findender Mechanismus ist die vorläufige Anwendung. Die vorläufige Anwendung ist laut Artikel 25 WÜRV 1969 möglich, wenn „(a) der Vertrag dies vorsieht, oder (b) die Verhandlungsstaaten dies auf andere Weise vereinbart haben.“

Zunächst finden sich in internationalen Organisationen mit einem spezialisierten oder technischen Betätigungsfeld eine Vielzahl von Regelsetzungstätigkeiten; in der nachfolgenden, nicht erschöpfenden Aufzählung finden sich dafür einige Beispiele.

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

Das ICAO-Abkommen sieht einen ‚Ausstiegs‘-Mechanismus bzw. eine Negativratifizierung für Normen zur zivilen Luftfahrt vor, die dem Abkommen beigefügt werden kann. Wenn die Frist für die Ausstiegserklärung verstrichen ist, sind jene Mitgliedstaaten, die sich nicht gemeldet haben, von Rechts wegen an die jeweiligen Bestimmungen gebunden. Was nicht unbedingt heißt, dass sie die Bestimmungen anwenden. Fast die Hälfte der Mitglieder hat nicht angegeben, ob sie die internationalen Standards und Empfehlungen, welche die Organisation verabschiedet hat, anwenden.

Internationale Arbeitsorganisation (IAO)

Die IAO zeichnet sich durch ihr starkes Sekretariat und den Gründungsauftrag zur Vorbereitung und Verabschiedung von Übereinkommen mit Zweidrittelmehrheit der Internationalen Arbeitskonferenz aus. Die Ratifizierung der Übereinkommen ist für die Organisation von grundlegender Bedeutung. Die Mitgliedstaaten müssen die Übereinkommen nicht nur ihren

⁴ M. Fitzmaurice teilt die erste Auffassung (S. 316-317) und Alexandrowicz die gegenteilige (S. 152) über Rechtsetzungsakte von Fachorganisationen: „dies ist zweifelsohne ein außervertraglicher Prozess“.

⁵ *Case concerning Questions on Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising from the Aerial Incident at Lockerbie* (Fragen zu Interpretation und Anwendung des Montrealer Übereinkommens aus 1971, die sich aus dem Luftfahrtzwischenfalls über Lockerbie ergeben) (Vorläufige Maßnahmen), 14. April 1992, IGH Rep. 1992, S. 126.

⁶ D. König, *Tacit Consent/Opting Out Procedure*, Max Planck EPIL, Abs. 4.

zuständigen Instanzen unterbreiten, und innerhalb von 18 Monaten Rückmeldung erstatten, sondern müssen auch, solange die Ratifizierung noch nicht erfolgt ist, in regelmäßigen Abständen über den Erarbeitungsstand ihrer Gesetze und Praktiken in Bezug auf den Gegenstand des Übereinkommens berichten. Diese Berichte werden vom IAO-Fachausschuss für die Anwendung von Übereinkommen und Richtlinien geprüft, der wiederum die Internationale Arbeitskonferenz informiert, die alsdann die Berichte erörtert.⁷

Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO)

IMO-Übereinkommen treten üblicherweise innerhalb von fünf Jahren nach Verabschiedung in Kraft.⁸ Sie müssen über regelmäßige Änderung des verfügbaren Teils oder der Anhänge auf den aktuellen Stand gebracht werden. Das ursprüngliche Änderungsverfahren bei der IMO erwies sich jedoch als sehr träge. Ein neu gestaltetes Änderungsverfahren wurde ab 1972 für Übereinkommen angewandt; darin ist die (nach IMO-Sprachgebrauch) ‚stillschweigende Zustimmung‘⁹ oder (nach Sprachgebrauch von Schermers & Blokker) ‚negative Zustimmung‘¹⁰ der Staaten zu Änderungen vorgesehen. Im Falle des SOLAS-Übereinkommens aus 1974 werden beispielsweise Änderungen an einem Anhang „am Ende eines Zweijahreszeitraums ab dem Datum der Mitteilung an die Regierungen der Vertragsstaaten als übernommen erachtet...“, es sei denn, ein Drittel der Regierungen der Vertragsparteien, bzw. eine Gruppe von Regierungen, die nicht weniger als 50 Prozent der Bruttoregistertonnen der weltweiten Handelsschiffahrt

vergegenwärtigt, legen Widerspruch gegen die Änderung ein.¹¹ Das Verfahren der ‚stillschweigenden Zustimmung‘ hat den Änderungsprozess erheblich beschleunigt. Änderungen treten generell innerhalb von 18 bis 24 Monaten in Kraft. In Bezug auf dieses Verfahren kommt die IMO zu dem Schluss, dass ohne die stillschweigende Zustimmung die Fähigkeit der IMO, Sicherheits- und Umweltstandards festzulegen, ernsthaft geschwächt worden wäre.¹²

Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO)

Die Mitglieder können verpflichtet werden, regelmäßig über Aktionen zu berichten, die aufgrund von Konventionen der Generalkonferenz ergriffen wurden. Die Mitglieder können verpflichtet werden, innerhalb eines Jahres nach Ende der Sitzung, in der die Konventionen verabschiedet wurden, diese ihren zuständigen Organen zu unterbreiten. Das Ausmaß der Befolgung innerhalb der UNESCO ist überschaubar (indikativ wurde ein Erfüllungsgrad von 10 Prozent genannt).¹³

Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Änderungen an der WHO-Satzung treten für die Mitglieder gemäß den Bestimmungen ihrer jeweiligen Verfassung in Kraft. Die Weltgesundheitsversammlung (Plenarorgan mit Regelungsbefugnis, im Gegensatz zum ICAO-Rat z. B.) kann in einigen spezifischen Bereichen Verordnungen verabschieden. In der WHO ist für diese Verordnung eine Negativratifizierung vorgesehen. Die WHO-Mitglieder müssen nicht nur ihren nationalen Institu-

tionen die Übereinkommen vorlegen (innerhalb von 18 Monaten) und über die Ergebnisse berichten, sondern müssen auch eine Begründung für eine nicht erfolgte Ratifizierung vorlegen. Nachfolgende internationale Bekanntheit einer solchen Situation erhöht gewiss den Druck zu ratifizieren.

Welpostverein (WPV)

Der Welpostverein (WPV) verdient wegen seines komplexen institutionellen Aufbaus und der Vielfalt seiner Rechtsinstrumente, u. a. Vorschriften im Bereich des Privatrechts, wie bei einigen COTIF-Anhängen, besondere Aufmerksamkeit. Der WPV arbeitet mit verschiedenen Rechtsinstrumenten („Acts“): WPV-Satzung, Allgemeine Vorschriften, Geschäftsordnung, Welpostvertrag (einschließlich zweier ‚Handbücher‘), (freibleibende) Abkommen, Vorschriften (welche die Satzung und ggf. Abkommen zur Anwendung bringen).

Die gemeinsamen Regeln für den internationalen Postdienst und die Bestimmungen zu Brief- und Paketzustelldiensten werden in der Satzung und in den Vorschriften, die für alle Mitgliedstaaten binden sind, festgelegt. Die Mitgliedstaaten haben „sicherzustellen, dass ihre benannten Betreiber die Verpflichtungen erfüllen“, die sich daraus ergeben. Der Kongress von 1999 übertrug die Änderungsbefugnis vom Kongress auf den Rat für den Postbetrieb (Postal Operations Council – POC). Mit der daraus resultierenden Änderung des Rechtsstatus der Vorschriften ging die Entscheidung einher, dass eine Ratifizierung oder Genehmigung seitens der Mitgliedstaaten nicht mehr erforderlich ist. Seither werden die

7 HG Schermers & NM Blokker, *International Institutional Law: Unity Within Diversity* (5th ed), Martinus Nijhoff Publishers, 2011, § 1284.

8 ebd., § 1281.

9 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

10 Schermers & Blokker, § 1266.

11 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>

12 Schermers & Blokker, § 1291.

13 ebd., § 1286.

14 Kommentar zu Artikel 29 (29.3) WPV-Satzung.

Vorschriften und Abkommen von den Mitgliedstaaten beschlossen, die vom Kongress in den POC gewählt wurden. Vorschläge für Änderungen der Paket- und Postzustellungsvorschriften müssen dem POC direkt unterbreitet werden. Verabschiedete Änderungen werden den Mitgliedsländern mitgeteilt.

Die Vorschriften des WPV sind insofern mit den OTIF-Anhängen vergleichbar, als sie von den Postdiensten anzuwendende, operative und handelstechnische Regeln enthalten, sowie solche, die die Vertragshaftung betreffen. Die Vorschriften enthalten sodann alle Bestimmungen, die sich nicht an die Staaten als Normadressaten richten und folglich nicht ‚zwischenstaatlicher‘ Natur sind, sondern sich an Privatparteien wie Postdienstleister oder Kunden richten. Solche Regeln haben also einen privatrechtlichen Charakter.

Der neuerdings spezifische Charakter der Vorschriften, die Regeln privatrechtlicher Art enthielten, wurde dahingehend ausgelegt, dass keine Ratifizierung oder Genehmigung der Vorschriften mehr erforderlich ist. Ebenfalls wurde geschlussfolgert, „dass es fürderhin nicht mehr erforderlich ist, dem Kongress Vorschläge zur Änderung der Vorschriften zu unterbreiten“. Hier ist zu bemerken, dass ein entscheidender Faktor im erneuerten WPV-System für die Entscheidung zum ‚vereinfachten Verfahren‘ zur Umsetzung (bzw. Änderung) der Vorschriften just die Tatsache war, dass die entsprechenden Regeln eben nicht von ‚zwischenstaatlicher‘ Natur sind. Dies deutet darauf hin, dass die mögliche Interaktion der Vorschriften mit privatrechtlichen Bestimmungen der jeweiligen einzelstaatlichen Rechtsordnung von den Mitgliedstaaten nicht als Problem gesehen wurde.

Ein weiteres bemerkenswertes Merkmal der WPV-Rechtspraxis ist die bedeutende Rolle der vorläufigen Anwendung. Die Satzung erwähnt diese nicht, aber die Erläuterung zu Artikel 33 besagt, dass, gemäß der Praxis des WPV seit seiner Gründung, der Kongress das Datum festlegt, ab dem die Rechtsvorschriften (d. h. die oben erwähnten Instrumente, einschließlich Vertrag und Vorschriften) in Kraft treten, ungeachtet der Anzahl und des Zeitpunktes der Ratifizierungen und Notifizierungen der Zustimmung durch die Mitgliedstaaten. Dieses Vorgehen weicht von der gängigen Praxis ab (die immer noch, wenn auch seltener als früher, befolgt wird), wonach Verträge erst nach einer bestimmten Anzahl von Ratifizierungen in Kraft treten.

Trotz Verzögerungen bei der Ratifizierung und Genehmigung erweist sich, dass die Rechtsakte des Weltpostvereins von allen Mitgliedsländern ab dem Tag des Inkrafttretens konsequent angewandt werden, wenn auch in den meisten Fällen zunächst vorläufig. Im Ergebnis ist der Vertrag stabil und kann zwischen den Kongressen als gültiges Rechtsinstrument funktionieren, ungeachtet der Anzahl Länder, die ihn ratifiziert oder angenommen haben. Laut Schermers & Blokker ist der WPV die Organisation, welche am häufigsten auf die vorläufige Anwendung ihrer Rechtsakte zu gewährleisten. In dem Buch wird berichtet, dass der (geänderte) Weltpostvertrag ‚generell‘ an einem vorbestimmten Datum, üblicherweise 12-20 Monate nach Verabschiedung, in Kraft tritt.¹⁵

Vorläufige Anwendung

Zur vorläufigen Anwendung kommt es öfter – zum Beispiel bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenar-

beit und Entwicklung (OECD), um das Problem des ‚Beobachtens und Abwartens‘ (Staaten ratifizieren soziale Vereinbarungen nur, wenn ihre Konkurrenten die gleichen Einschränkungen akzeptieren, da die Akzeptanz solcher Übereinkommen negative wirtschaftliche Folgen haben kann) zu umgehen, indem den Mitgliedern gestattet wird, Regeln vorläufig anzuwenden, solange andere Mitglieder sie noch nicht ratifiziert haben.¹⁶ Für die Europäische Union sieht Artikel 218(5) AEUV ausdrücklich die vorläufige Anwendung internationaler Abkommen mit Drittländern vor; diese Möglichkeit wird von der Union oft genutzt. Der Bericht der Völkerrechtskommission über die vorläufige Anwendung aus 2016¹⁷ enthält ein Addendum mit jüngeren Beispielen vorläufiger Anwendung in der Europäischen Union, namentlich aus dem Bereich der gemischten Abkommen. Deren Texte enthalten oft Aussagen darüber, welche Teile des Abkommens vorläufig angewandt werden können; was damit zu tun hat, dass diese Teile generell Unionskompetenzen berühren, während Bestimmungen, die in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fallen, und somit von diesen ratifiziert werden müssen, üblicherweise nicht vorläufig angewendet werden können.¹⁸

Sonstige Vertragssysteme

Einige Vertragssysteme mit bis zu einem gewissen Grad zentralisierten Strukturen, die sie jedoch nicht unbedingt zu traditionellen internationalen Organisationen machen, funktionieren ähnlich. Einen Ausstiegsmechanismus gibt es beispielsweise bei CITES¹⁹ und bei der Internationalen Walfangkommission²⁰. Das Wiener Übereinkommen zum Schutz der Ozonschicht aus 1985 sieht ein Änderungsverfahren vor, das durchaus dem System der

¹⁵ Schermers en Blokker, § 1295.

¹⁶ ebd. § 1289.

¹⁷ UN Dok. A/CN.4/699/Add.1.

¹⁸ *Erklärung im Namen der Europäischen Union* in der sechsten Kommission der Generalversammlung, Vereinte Nationen, New York, 1. November 2016.

¹⁹ 1973 *Washingtoner Artenschutzübereinkommen*, UNTS, Vol. 993, 243.

²⁰ 1946 *Internationales Übereinkommen zur Regelung des Walfangs*, UNTS, Vol. 161, 72.

IAO ähnelt; dieses 1987 im Montrealer Protokoll über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, verankerte Verfahren für die Verabschiedung von ‚Anpassungen‘ der ursprünglichen Normen zu überwachten Stoffen entspricht echter ‚Gesetzgebung‘ in einem Vertragssystem: Gibt es für derartige ‚Anpassungen‘ keine Einstimmigkeit, werden sie mit Zweidrittelmehrheit verabschiedet; ein Opting-out ist den Mitgliedstaaten nicht möglich und sie sind, im Gegensatz zu bspw. ICAO-Standards, ausdrücklich für alle Parteien verbindlich.

Bereits in den 1980er und 1990er Jahren entstand in der Vertragspraxis des Europarates zunehmend das Interesse an ‚gestrafften‘ und ‚vereinfachten‘ Verfahren. Ein Kommentator formuliert hierzu knapp und prägnant das Prinzip der Vertragsfreiheit und bestätigt, dass Regeln des internationalen Vertragsrechts zu Änderungen flexibel sind und Mitgliedstaaten

die Möglichkeit haben, diese Regeln geänderten Umständen anzupassen, „solange einige Grundsätze des *jus cogens* nicht verletzt werden“.²²

Mögliche Änderungen am COTIF

Eine Anpassung und Straffung des COTIF-Überarbeitungsverfahrens könnte unterschiedliche Formen annehmen. Am 3. Mai 2017 hat in Bern eine Arbeitsgruppe zur Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF getagt. Sie hat sich verschiedene Vorschläge angesehen, die sowohl Tempo als auch Vorhersehbarkeit des Überarbeitungsverfahrens verbessern und gleichzeitig das Erfordernis der Zustimmung (in gestraffter Form) der Mitgliedstaaten zu Änderungen wahren würden. Die Diskussionen haben jedoch auch die Schwierigkeiten aufgezeigt, die die Mitgliedstaaten mit ihren einzelstaatlichen Verfahren haben.

Angesichts der Komplexität des Themas hat sich die Arbeitsgruppe darauf verständigt, den Mitgliedstaaten mehr Zeit zu geben, so dass sie ihre internen Konsultationen durchführen und die Frage eingehend prüfen können. Die Arbeitsgruppe hat sich ebenfalls darauf geeinigt, dass das Sekretariat den Mitgliedstaaten zur Erleichterung der internen Konsultationen einen Fragebogen zukommen lassen wird.

Der Revisionsausschuss wird vom 27. Februar bis zum 1. März 2018 tagen. Das Dokument über die Durchführbarkeit einer Änderung des Revisionsverfahrens, unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und Kommentare der Mitgliedstaaten sowie deren Antworten auf den Fragebogen, wird dem Revisionsausschuss vorgelegt werden.

Catherine Brölmann
Aleksandr Kuzmenko

²¹ Artikel 2(9) d des Montrealer Protokolls besagt, dass (möglichst mehrheitlich gefällte) Beschlüsse für alle Parteien verbindlich sind und 6 Monate nach ihrer Mitteilung durch das Sekretariat in Kraft treten. Eine Analyse der Verfahrensaspekte des Ozon-Übereinkommens aus 1985 (1513 UNTS 3) und des Montrealer Protokolls aus 1987 (1522 UNTS 3), in M Fitzmaurice, *Modifications to the Principles of Consent in Relation to Certain Treaty Obligations* (Änderungen des Konsensprinzips im Zusammenhang mit bestimmten Vertragspflichten), ARIEL 1997, 275-317.

²² S. hilfreicher Überblick von J. Polakiewicz, *Treaty-Making In The Council Of Europe (Vertragsentstehung im Europarat)*, Publikationen des Europarats 1999, S. 161-172, Zitat S. 169.

VERANSTALTUNGSKALENDER 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORT
19. - 29. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Genf - Schweiz
20. - 24. November	Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (8. Tagung)	Utrecht - Niederlande
5. - 6. Dezember	33. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Bern - Schweiz
5. - 6. Dezember	128. Tagung des Verwaltungsausschusses	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
19. September	Treffen mit der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA)	NRA	Peking - China
20. - 21. September	Plenarsitzung des Koordinationsrates zum Transsibirischen Verkehr (CCTT)	CCTT	Peking - China
27. - 28. September	Workshop zur Genehmigung von Fahrzeugen im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes	ERA	Valenciennes - Frankreich
28. September	Kick-off-Sitzung zur begrenzten Überarbeitung der TSI LOC&PAS und WAG	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
3. - 4. Oktober	Railway PRO Investment Summit 2017	Kommunikationsplattform „Railway Pro“, „Club Feroviar“, Rumänische Eisenbahnindustrie-Vereinigung „AIF“	Bukarest - Rumänien
4. Oktober	Ausschuss CUI	CIT	Bern - Schweiz
10. - 13. Oktober	Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen (WP.30)“	UNECE	Genf - Schweiz
17. - 19. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen
18. Oktober	Kick-off-Sitzung zur Überarbeitung der TSI Lärm	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Valenciennes - Frankreich
24. - 26. Oktober	OSShD-Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge	OSShD	Warschau - Polen

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
25. - 26. Oktober	Arbeitsgruppe zur Überarbeitung der ECM Anforderungen – 2. Sitzung	Eisenbahngentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
1. - 3. November	16. Tagung – Expertengruppe für einheitliches Eisenbahnrecht (SC.2/GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
6. - 10. November	103. Tagung – Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
14. - 15. November	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Brig - Schweiz
14. - 16. November	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
16. November	Generalversammlung	CIT	Bern - Schweiz
17. - 18. November	Neue Horizonte 2017 - VI. Internationales Symposium für Verkehr und Kommunikation	Universität Ost-Sarajevo, Fakultät für Transport und Verkehr Doboj und Mitorganisatoren	Doboj - Bosnien und Herzegowina
17. November	Ausschuss Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz
27. - 29. November	71. Tagung – Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC. 2)	UNECE	Genf - Schweiz
27. November - 6. Dezember	52. Tagung – UN Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter	Vereinte Nationen	Genf - Schweiz
29. - 30. November	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, anmelden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse: media@otif.org

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org