



Zeitschrift

OTIF

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

128. Jahr
Nr. 3/2020

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 4 Stand des Protokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999:
vollständige Informationen online
- 4 Änderungen des RID
- 5 Videokonferenz des Verwaltungsausschusses der OTIF und
Beschluss im schriftlichen Verfahren
- 5 Videokonferenz zum Protokoll von Luxemburg
- 6 Geschäftsbericht 2019 online
- 7 Neues Empfangsbüro für die internationale Gemeinschaft mit
Sitz in Bern

COTIF

- 8 Depositarmitteilungen

WEITERVERBREITUNG

- 9 Webinar des *International Railway Summit*
- 10 Das Sekretariat der OTIF und das EUMedRail-Projekt
- 11 VöV-Tagung zum öffentlichen Verkehr der Schweiz im
internationalen Kontext

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 12 Funktionsweise der Organe der OTIF unter außergewöhnlichen
Umständen

EISENBAHNTECHNIK

- 15 Neue Bestimmungen auf der Grundlage der ER ATMF und der
ER APTU zur Annahme im schriftlichen Verfahren unterbreitet
- 17 Entwurf einer neuen ETV zur Zugbildung und Prüfung der
Streckenkompatibilität

VERANSTALTUNGSKALENDER

Fotos

OTIF
IRS Rail Webinars
Bern.com/ibwd

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

„Post-COVID: Wie wird die neue Realität im Reisezugverkehr aussehen?“, so lautete der Titel eines Webinars, an dem ich Anfang Juni neben hochrangigen Vertretern des internationalen Verkehrs teilnehmen durfte.

Eine wesentliche Erkenntnis war, dass sich der Eisenbahnverkehr bei realistischer Betrachtung auch in Zukunft auf vergleichbare Krisensituationen besser einstellen muss und eine gewisse Grund-Resilienz sowie eine vorausschauende Notfallplanung unabdingbar sein werden.

Übertragen auf die Aufgaben der OTIF bedeutet dies, dass sich auch die Arbeitsweise der Organisation, die von internationalem

Austausch und regelmäßigen Sitzungen lebt, den neuen Herausforderungen, die sich insbesondere durch die erheblichen Reisebeschränkungen ergeben werden, zwingend anpassen muss. Dienstreisen im bekannten Stil über die Kontinente hinweg wird es bis auf Weiteres wohl nicht mehr geben.

Glücklicherweise hat die Prüfung der einschlägigen Vorschriften der OTIF und ihrer Organe ergeben, dass diese nicht zwingend eine physische Präsenz vor Ort in Bern erforderlich machen, sondern dass die Aufgaben mit Hilfe der verfügbaren Videokonferenz-Plattformen auch virtuell wahrgenommen werden können.

Eine positive Erfahrung ist, dass die neue Arbeitsweise es auch den geografisch sehr weit entfernten Mitgliedstaaten der OTIF erlaubt, aktiv an allen Arbeiten zu partizipieren.

Welche Bedeutung die zügige Fortsetzung der internationalen Arbeiten hat, können Sie an den Bemühungen zur Schaffung internationaler Vorschriften zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität von Fahrzeugen erkennen. Eine große Rolle im technischen Bereich spielt ebenfalls die zukünftige Architektur für Register sowie die Schaffung internationaler Vorschriften betreffend die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen.

Sehr bewährt hat sich die Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission im Rahmen des EUMedRail-Projekts, das die Mittelmeeranrainerstaaten zu Sicherheits- und Interoperabilitätsthemen sowie zur Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr regelmäßig zusammenführt.

Auch die Sicherstellung der zeitgerechten Anpassung des internationalen Eisenbahngefahrtrechts – trotz des Ausfalls von Sitzungen – erfordert enorme Anstrengungen aller beteiligten Organisationen. Obwohl die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im März und die Tagung des RID-Fachausschusses im Mai abgesagt werden mussten, war eine Notifizierung der Änderungen für die Ausgabe 2021 des RID möglich, so dass diese nun, wie ursprünglich geplant, am 1. Januar 2021 in Kraft treten können.

Näheres zu den genannten Themen in diesem Heft. Angeregte Lektüre!

Wolfgang Küpper
Generalsekretär

STAND DES PROTOKOLLS VON VILNIUS VOM 3. JUNI 1999: VOLLSTÄNDIGE INFORMATIONEN ONLINE

Seit Juni 2020 existiert ein von der Rechtsabteilung des OTIF-Sekretariats ausgearbeitetes neues Dokument zum Stand des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (COTIF 1999). Das Dokument steht auf der [Website](#) der Organisation auf [Deutsch](#), [Englisch](#)

und [Französisch](#) zur Verfügung.

Im Dokument sind geordnet nach Mitgliedstaat folgende Informationen aufgelistet:

- Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte zum und Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius,

- Vorbehalte und Erklärungen,
- Nichtgenehmigungen von und Widersprüche zu Änderungen des COTIF.

Dieses Dokument führt drei frühere Dokumente zusammen und stellt dabei einen umfassenden und übersichtlichen Überblick über die Anwendung des COTIF 1999 dar.

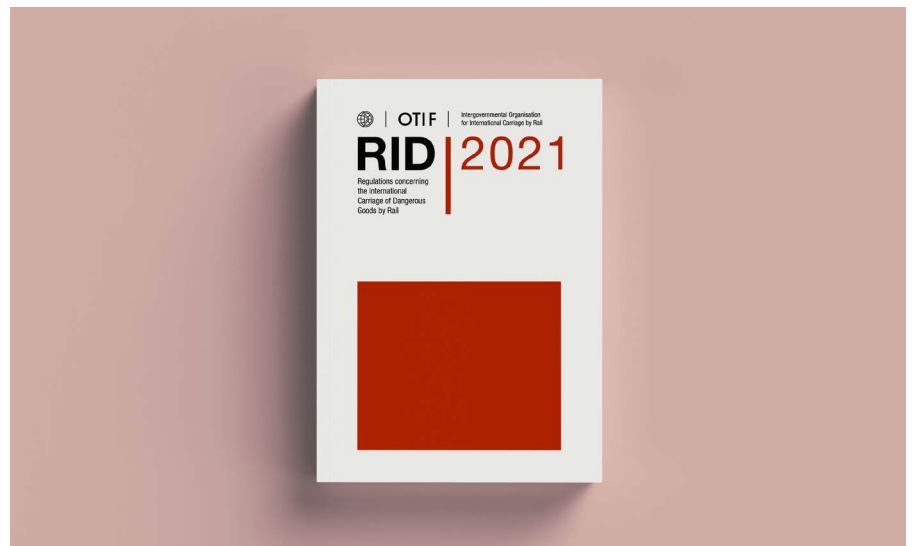
ÄNDERUNGEN DES RID

Am 13. Juni 2020 wurden die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021 vorgeschlagenen Änderungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) angenommen (siehe angenommene Texte [OTIF/RID/NOT/2021](#)).

Der RID-Fachausschuss, der die von seiner ständigen Arbeitsgruppe vorbereiteten Änderungen des RID hätte genehmigen sollen, konnte wegen der Coronavirus-Pandemie (COVID-19) nicht zusammentreten. So wurden die Änderungen des RID zur Annahme im schriftlichen Verfahren unterbreitet. Alle 33 abgegebenen Stimmen befürworteten die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen, welche somit am 1. Januar 2021 in Kraft treten werden (siehe Depositarmitteilung auf Seite 8 dieser Ausgabe).

Es gehört zu den grundlegenden Aufgaben der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), dafür zu sorgen, dass das RID den aktuellen Stand der Technik für die sichere Eisenbahnbeförderung gefährlicher

Güter widerspiegelt. Mit der alle zwei Jahre stattfindenden Überarbeitung des RID kommt sie dieser Aufgabe nach.



VIDEOKONFERENZ DES VERWALTUNGSAUSSCHUSSES DER OTIF UND BESCHLUSS IM SCHRIFTLICHEN VERFAHREN

Infolge der Verbreitung des COVID-19 und der in mehreren Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) eingeführten Maßnahmen musste die für den 25. und 26. Juni 2020 anberaumte 133. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF abgesagt werden.

Daher beschloss der Ausschussvorsitzende, Herr Krzysztof Kulesza, im Einvernehmen mit dem Generalsekretär, Herrn Wolfgang Küpper, in Übereinstimmung mit der Geschäftsordnung des Verwaltungsausschusses, diejenigen Dokumente, zu denen dringend Beschlüsse gefasst werden mussten, vor der nächsten

Tagung im schriftlichen Verfahren zur Abstimmung zu stellen. Bei diesen Dokumenten handelte es sich um den Jahresabschluss der Organisation für das Jahr 2019, den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2019 und den Geschäftsbericht 2019.

Im Sinne einer bestmöglichen Vorbereitung der Beschlüsse konnten die Delegierten des Verwaltungsausschusses am 25. Juni 2020 die betreffenden Dokumente im Rahmen einer Videokonferenz diskutieren. Der Generalsekretär der OTIF und die Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen, Frau Lunesterline Andriamahatahity, koordinierten die Sitzung, die von Bern in der Schweiz aus in die drei Arbeitssprachen der OTIF

gedolmetscht wurde.

Alle Delegierten des Verwaltungsausschusses waren anwesend und nahmen aktiv an der Fertigstellung der Dokumente teil, die dem Ausschuss anschließend im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorgelegt wurden. Ende Juli 2020 lag ein positives Ergebnis des schriftlichen Verfahrens und somit die Genehmigung des Jahresabschlusses und der übrigen oben genannten Dokumente durch den Verwaltungsausschuss der OTIF vor.

Das Sekretariat dankt den Delegierten herzlich für ihre Teilnahme und freut sich über den reibungslosen Ablauf dieses schriftlichen Verfahrens.

VIDEOKONFERENZ ZUM PROTOKOLL VON LUXEMBURG

Am 7. Juli 2020 wurde vom Generalsekretär der OTIF, Herrn Wolfgang Küpper, eine Videokonferenz-Sitzung zum Protokoll von Luxemburg organisiert. An der Sitzung teilgenommen haben Frau Lunesterline Andriamahatahity, Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen der OTIF, Herr Peter Bloch, Vorsitzender der Ratifizierungstaskforce (RTF) und Ko-Vorsitzender des vorbereitenden Ausschusses, Herr Howard Rosen, Vorsitzender

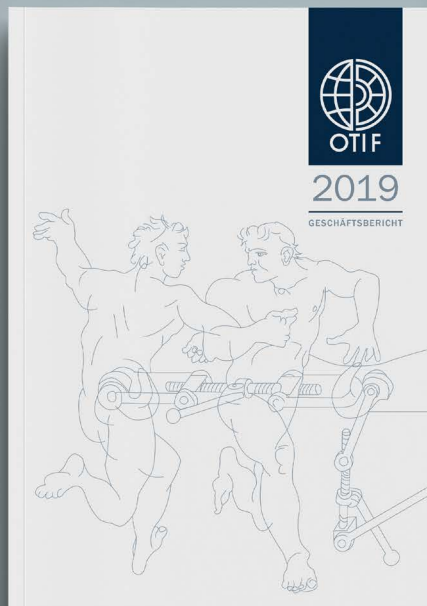
der *Rail Working Group* (RWG), und Frau Anna Veneziano, stellvertretende Generalsekretärin des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit), dem Verwahrer des Protokolls von Luxemburg.

Es ist nicht zu leugnen, dass der Ratifizierungsprozess unter der COVID-19-Krise leidet und dass die meisten Kontakte und Diskussionen 2020 nur aus der Ferne über Videokonferenz-Technologien stattfinden können. Die Teilnehmer

der Sitzung stellten jedoch trotzdem ein unvermindertes Interesse weiterer Länder Europas und Afrikas am Protokoll fest.

Ferner wurde erneut darauf hingewiesen, dass die OTIF bei der Auswahl der von ihr als Mitglieder der Aufsichtsbehörde zu bestimmenden Staaten die bereits vom Verwaltungsausschuss der OTIF genehmigten Kriterien berücksichtigen und sich mit Unidroit abstimmen werde.

GESCHÄFTSBERICHT 2019 ONLINE



Der im schriftlichen Verfahren vom Verwaltungsausschuss der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) angenommene Geschäftsbericht 2019 ist [online](#) verfügbar.

NEUES EMPFANGSBÜRO FÜR DIE INTERNATIONALE GEMEINSCHAFT MIT SITZ IN BERN

Das neue Empfangsbüro „*International Bern Welcome Desk*“ wurde kürzlich von der Stadt Bern, dem Kanton Bern und dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft ins Leben gerufen.

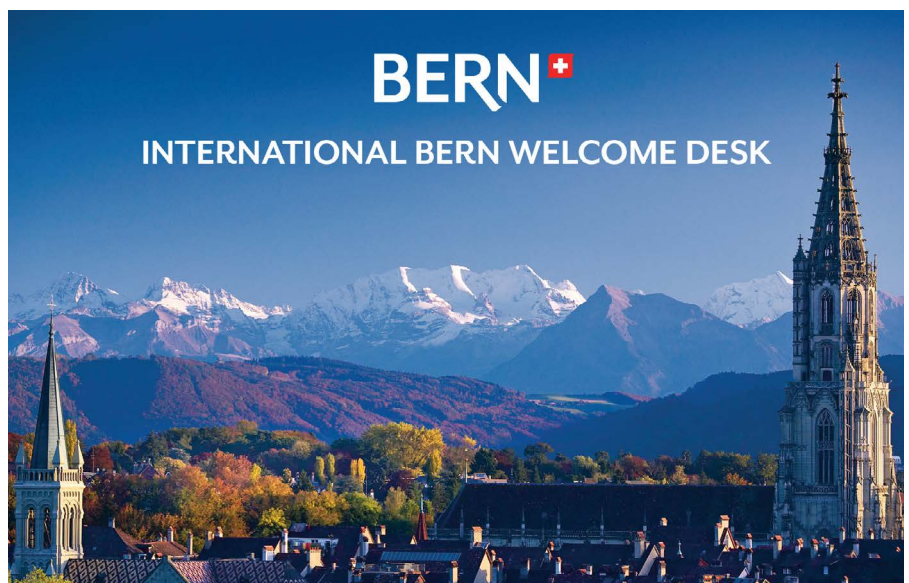
Es soll die bevorzugte Anlaufstelle für in Bern lebende Personen aus dem Ausland sein, die im diplomatischen oder konsularischen Dienst, in einer multilateralen Institution oder in einem internationalen Unternehmen tätig sind. Seine Aufgabe besteht darin, rund um Anliegen zu Themen wie Umzug, Wohnen, Bildung, Familie, Gesundheit, Freizeit, Veranstaltungen und Behörden zu informieren und zu beraten.

Die Website des Empfangsbüros ist auf [Deutsch](#), [Englisch](#) und [Französisch](#) verfügbar.

Ein solches kollektives und leicht zugängliches Angebot ist für derzeitige wie künftige Mitarbeiter des OTIF-Sekretariats, die aus verschiedenen Ländern und Kulturen kommen, sehr nützlich.

Der Generalsekretär, Herr

Wolfgang Küpper, begrüßt diese Initiative als sehr hilfreiche Ergänzung zu den bestehenden formellen Beziehungen zwischen der OTIF, der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Sitzstaat, dem Kanton Bern und der Stadt Bern.



DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 30. Juni 2020 [Zeitschrift 2/2020](#)

NOT-20026	03.09.2020	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM
NOT-20025	03.09.2020	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV
NOT-20024	03.09.2020	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV
NOT-20021	27.08.2020	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM
NOT- RID-20016	01.07.2020	Änderungen zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

WEBINAR DES *INTERNATIONAL RAILWAY SUMMIT*

Am 2. Juni 2020 nahm der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, als Redner an dem vom *International Railway Summit* organisierten Webinar mit dem Titel „*Post-COVID: what will be the new normal for rail travel?*“ teil.

Die Diskussionsrunde setzte sich zusammen aus Frau Elisabeth Werner, Direktorin für Landverkehr der GD Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission,

Herrn François Davenne, Generaldirektor des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), und Frau Céline Fornaro, Generaldirektorin und Verantwortliche für europäische Aktienanalyse bei der UBS.

Die Diskussion wurde von Herrn Carlo Borghini, Exekutivdirektor von Shift2Rail, moderiert.

Die verschiedenen Redner

mussten eine Reihe von Fragen beantworten, die im Eisenbahnsektor seit der Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen aufgetaucht sind. Werden Reisende wieder Zug fahren? Was sind die mittel- und langfristigen Folgen der Eindämmungsmaßnahmen für Bahnbetreiber, Regierungen und die Zulieferindustrie? Was können wir aus dieser Gesundheitskrise lernen? Wie wird der Bahnsektor das Wachstum der letzten Jahre fortsetzen können?

Der Generalsekretär der OTIF wies auf die Bedeutung eines widerstandsfähigeren Eisenbahnsystems mit vorausschauender Notfallplanung hin. Er betonte ferner, dass für eine bessere Reaktion auf die Krise multilaterale Koordination der Schlüssel sei.

[Zum Webinar](#)



The graphic features a dark blue background with a teal border. At the top center, a teal pill-shaped box contains the text "IRS RAIL WEBINARS". Below this, a quote in white text reads: "Rail needs multilateral coordination to best respond to crisis." To the left of the quote is a circular portrait of Wolfgang Küpper. To the right of the portrait, his name and title are listed in white: "Wolfgang Küpper, Secretary General, Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)". In the bottom left corner, the hashtag "#IRSRailWebinars" is visible. Large teal quotation marks frame the central text.

DAS SEKRETARIAT DER OTIF UND DAS EUMEDRAIL-PROJEKT

Seit 2016 entwickeln die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF Synergien zwischen den im Rahmen des Projekts für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft (EUMedRail) organisierten Workshops und den Aktivitäten der OTIF, um den Teilnehmern so die Teilnahme an den verschiedenen Veranstaltungen zu ermöglichen.

Am 2. und 3. März 2020 nahm das Sekretariat der OTIF am EUMedRail-Seminar über die Binnenbeförderung gefährlicher Güter in Belgrad teil.

Später im Jahr, am 15. Juni 2020, nahm Bas Leermakers, Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, an einer von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union organisierten EUMedRail-Sitzung teil, mit dem Ziel, Informationen über die Organisation, die Tagesordnung und die Teilnahme an die 40. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) weiterzugeben, die in derselben Woche, am 17. und 18. Juni 2020, stattfinden sollte. Die vom EUMedRail-Projekt begünstigten Staaten, die nicht Mitglieder der OTIF sind (Ägypten, Israel, Libyen, Palästina), wurden eingeladen,

sich den übrigen eingeladenen Mitgliedstaaten anzuschließen und als Beobachter an der WG TECH-Tagung teilzunehmen.

Vertreter Ägyptens, Israels und Palästinas sind der Einladung gefolgt und nahmen am 17. und 18. Juni 2020 als Beobachter an der 40. Tagung der WG TECH teil.

Die [Tagesordnung](#) und die [Arbeitsdokumente](#) der WG TECH sind auf der Website der OTIF frei verfügbar (nur in englischer Sprache).

Vorteile eines Beitritts zur OTIF und der Anwendung des COTIF zu erläutern:

1. Eine harmonisierte Herangehensweise der Länder kann bei technischen Bahnprodukten größenbedingte Einsparungen bringen sowie eine betriebliche und institutionelle Angleichung ermöglichen.
2. Die durch das EUMedRail-Projekt geförderten Lösungen der Europäischen Union sind vollständig mit dem COTIF kompatibel.
3. Das COTIF bietet einen umfassenden internationalen Rechtsrahmen für
 - Eisenbahnbeförderungsverträge,
 - die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter,
 - die gegenseitige Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen und speziellen Dienstleistungen im Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen, wie z. B. die Instandhaltung.

VOM EUMEDRAIL-PROJEKT BEGÜNSTIGTE STAATEN

Algerien
 Ägypten
 Israel
 Jordanien
 Libyen
 Libanon
 Marokko
 Palästina
 Tunesien

MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

Mitgliedstaat

 Assoziiertes Mitglied

 Mitgliedschaft ruht
 Mitgliedstaat

 Mitgliedstaat

DIE BETEILIGUNG DER OTIF AM EUMEDRAIL-PROJEKT DER EUROPÄISCHEN UNION

Das EUROMED-Projekt für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (EUMedRail), das von der Europäischen Kommission finanziert wird, ist ein Kooperationsprojekt zwischen der Europäischen Union und den südlichen Mittelmeerländern. Seit 2018 wird es von der Eisenbahnagentur der EU geleitet. Es zielt darauf ab, den Betrieb und die Effizienz

des Schienenverkehrssystems im Mittelmeerraum durch ordnungspolitische Reformen, Ausbildung und den Dialog mit Entscheidungsträgern zu verbessern.

Zwischen dem EUMedRail-Projekt und der langfristigen Entwicklung der OTIF lassen sich starke Synergien und Berührungspunkte ausmachen. Das Sekretariat der OTIF arbeitet eng mit dem für die Umsetzung des EUMedRail-Projekts verantwortlichen Team zusammen, insbesondere um die

4. Für Staaten, die derzeit über keine internationalen Eisenbahnverbindungen verfügen, bietet das COTIF auch Möglichkeiten für intermodale Beförderungen

im Rahmen des RID und der CIM; so können Güter z. B. im Rahmen ein und desselben Vertrages auf der Schiene und auf dem Seeweg befördert werden.

5. Dem COTIF beigetretene Staaten können sich anschließend an der Weiterentwicklung all seiner Rechtsvorschriften beteiligen.

VÖV-TAGUNG ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR DER SCHWEIZ IM INTERNATIONALEN KONTEXT

Am 2. Juli 2020 hat der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herr Wolfgang Küpper, an der Tagung des schweizerischen Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) mit dem Titel „Der ÖV Schweiz im internationalen Kontext. Die Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU und den Organisationen CIT und OTIF mit Sitz in Bern“ teilgenommen.

Auf Einladung des Direktors des VöV, Herrn Ueli Stückelberger, stellte der Generalsekretär der OTIF die Organisation und den Anwendungsbereich des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr

(COTIF) vor. Mit Blick auf einen über die EU hinausgehenden Eisenbahnverkehr betonte er auch die Zusammenarbeit zwischen OTIF und EU sowie die Komplementarität beider Rechtssysteme. Die OTIF biete sowohl rechtliche als auch technische Interoperabilität für einen nahtlosen internationalen Verkehr, und das COTIF gewährleiste die Kompatibilität mit dem EU-Recht.

Herr Cesare Brand, Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT),

Herr Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, und Herr Luca Arnold, Leiter Regulation und Internationales der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), hielten ebenfalls Vorträge und betonten die Bedeutung der OTIF in der Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EU für einen sicheren internationalen Eisenbahnverkehr, insbesondere auf den Schienengüterverkehrskorridoren. Das Sekretariat der OTIF ist über die erfolgreiche Teilnahme an dieser Tagung sehr erfreut.

VÖV UTP



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

FUNKTIONSWEISE DER ORGANE DER OTIF UNTER AUSSERGEWÖHNLICHEN UMSTÄNDEN

Das institutionelle Recht der OTIF kann dahingehend ausgelegt werden, dass es sowohl Tagungen mit physischer Anwesenheit als auch Tagungen per Videokonferenz sowie die Beschlussfassung in Sitzungen oder im schriftlichen Verfahren außerhalb von Sitzungen zulässt. Es ist daher sichergestellt, dass die Organisation auch unter außergewöhnlichen Umständen wie der Pandemie voll funktionsfähig ist und die Zusammenarbeit zwischen ihren Mitgliedstaaten gewährleisten kann.

Infolge der Coronavirus-Pandemie (COVID-19) haben die Mitgliedstaaten der OTIF verschiedene Präventiv- und Eindämmungsmaßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit getroffen, darunter auch Reisebeschränkungen und Versammlungsbeschränkungen. Folglich ist das Erreichen des Quorums bei „normalen“ Tagungen mit physischer Anwesenheit unmöglich oder zumindest sehr schwierig geworden.

Trotz der anhaltenden außergewöhnlichen Umstände und der damit verbundenen Zwänge und Unsicherheiten muss sichergestellt werden, dass die Organisation voll funktionsfähig ist. Zu diesem Zweck sind zwei Arten Regelwerke analysiert worden: Das COTIF und die Geschäftsordnungen der einzelnen Organe. In beiden Fällen sollte unterschieden werden zwischen den formalen Regeln und dem, was unter die Praxis oder übliche Arbeitsmethoden fällt. Ersteres unterliegt einem formellen Änderungsverfahren, während Letzteres einfach angepasst werden kann.

COTIF

Das COTIF ist ein Vertrag im Sinne der Definition dieses Begriffs im Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge (siehe Artikel 2 § 1 Buchst. a)).

Darüber hinaus hat das COTIF ein Völkerrechtssubjekt – die OTIF – geschaffen, das mit der Aufgabe betraut ist, bestimmte gemeinsame Ziele im Bereich des internationalen Eisenbahnverkehrs zu verwirklichen. Daher ist das COTIF als Gründungsakt einer internationalen Organisation auch ein Vertrag ganz besonderer Art.

Zum Zwecke der Festlegung der auf das COTIF anwendbaren Auslegungsregeln sei auf die Stellungnahme des Internationalen Gerichtshofs vom 8. Juli 1996 „Rechtmäßigkeit des Einsatzes von Kernwaffen durch einen Staat in bewaffneten Konflikten“, insbesondere auf Absatz 19, verwiesen:

„Vom formalen Standpunkt aus gesehen sind die Gründungsakte internationaler Organisationen multilaterale Verträge, auf die die bewährten Regeln der Vertragsauslegung Anwendung finden. [...] Die Gründungsakte internationaler Organisationen sind jedoch auch Verträge ganz besonderer Art; sie zielen darauf ab, neue, mit einer gewissen Autonomie ausgestattete Rechtssubjekte zu schaffen, denen die Vertragsparteien die Aufgabe der Verwirklichung gemeinsamer Ziele übertragen. Solche Verträge können spezifische Auslegungsprobleme aufwerfen, die unter anderem auf ihren Übereinkommens- und zugleich institutionellen Charakter

zurückzuführen sind; die Art der geschaffenen Organisation, die ihr von ihren Gründern zugewiesenen Ziele, die mit der wirksamen Erfüllung ihrer Aufgaben verbundenen Imperative sowie ihre eigene Praxis sind alles Elemente, die bei der Auslegung dieser Gründungsverträge besondere Aufmerksamkeit verdienen.

Nach der allgemeinen Auslegungsregel, wie sie in Artikel 31 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge von 1969 zum Ausdruck kommt, ist ein Vertrag „in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen“, und ist außer dem Zusammenhang in gleicher Weise „[...] jede spätere Übung bei der Anwendung des Vertrags, aus der die Übereinstimmung der Vertragsparteien über seine Auslegung hervorgeht“ zu berücksichtigen.

Gemäß COTIF ist es das Ziel der OTIF, „den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern“ (Artikel 2 § 1 COTIF). Aufbau und Tätigkeit der Organisation sind in Titel III (Artikel 13–24) des COTIF festgelegt.

In Artikel 13 § 1 COTIF sind die Organe aufgelistet, die das

Funktionieren der Organisation sicherstellen. Gemäß Artikel 13 § 2 COTIF kann die Generalversammlung darüber hinaus die zeitlich befristete Einrichtung weiterer Ausschüsse für besondere Aufgaben beschließen. Hinsichtlich der Funktionsweise der Organe legt das COTIF nur Grundregeln fest, wie z. B. diejenigen über die Zusammensetzung, Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung der Organe oder die Vertretung eines Mitgliedstaats durch einen anderen Mitgliedstaat. Alle Verfahrensregeln zur Umsetzung der grundlegenden Bestimmungen des Übereinkommens müssen von jedem Organ in seiner jeweiligen Geschäftsordnung festgelegt werden.

Ganz generell sind im COTIF weder ein Ort für die Tagungen der Organe der OTIF noch deren Format (d. h. physische Anwesenheit oder Videokonferenz) vorgegeben. Hiervon gibt es lediglich eine Ausnahme: „Sofern er nichts anderes beschließt, tritt der [Verwaltungs]Ausschuss am Sitz der Organisation zusammen (Artikel 15 § 8 COTIF).

Hinsichtlich der Feststellung des Quorums und der Beschlussfassungsregeln verweist das COTIF auf die Anzahl der vertretenen Mitgliedstaaten (Artikel 14 §§ 4 und 6, 15 §§ 6 und 7, 16 § 4, 17 § 2, 18 § 2, 19 § 2 und 20 § 2 COTIF). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das COTIF den Mitgliedstaaten/Mitgliedern die Möglichkeit bietet, sich von anderen Mitgliedstaaten/Mitgliedern vertreten zu lassen (Artikel 14 § 4, 15 § 6 und 16 § 3 COTIF), ist die Bedeutung von „vertreten“ im Allgemeinen jedoch nicht darauf beschränkt, bei einer Tagung im Namen eines Mitgliedstaates physisch anwesend zu sein.

Die obigen Bestimmungen des

Übereinkommens sind, wenn sie gemäß der üblichen Bedeutung der verwendeten Begriffe, in ihrem Kontext und im Lichte des Ziels und Zwecks des Übereinkommens ausgelegt werden, so zu verstehen, dass sie die Organe der OTIF ermächtigen, nicht nur zu Tagungen mit physischen Anwesenheit zusammenzutreten und Beschlüsse zu fassen, sondern auch zu Tagungen per Videokonferenz sowie Abstimmungen im Wege des schriftlichen Verfahrens durchzuführen.

Geschäftsordnungen

Detaillierte Regeln zur Organisation und Durchführung der Diskussionen und zur Beschlussfassung der einzelnen Organe sind in deren jeweiligen Geschäftsordnungen festgelegt: Geschäftsordnung der *Generalversammlung* (in der aktuellen, seit 25.09.2018 geltenden Fassung), Geschäftsordnung des *Verwaltungsausschusses* (in der aktuellen, seit 01.02.2016 geltenden Fassung), Geschäftsordnung des *Revisionsausschusses* (in der aktuellen, seit 27.02.2018 geltenden Fassung), Geschäftsordnung des *Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter* (in der aktuellen, am 30.05.2018 angenommenen Fassung), Geschäftsordnung des *Fachausschusses für technische Fragen* (in der aktuellen, seit 11.02.2009 geltenden Fassung), Geschäftsordnung des *Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation* (in der aktuellen, seit 27.03.2019 geltenden Fassung), Geschäftsordnung des *Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr* (in der aktuellen, seit 16.11.2010 geltenden Fassung) und Geschäftsordnung der *Arbeitsgruppe der Rechtsexperten* (in der aktuellen, seit 26.03.2019 geltenden Fassung).

Vor einer Analyse der einschlägigen Bestimmungen der Geschäftsordnungen, die

sekundäres Recht (abgeleitetes Recht) der OTIF sind, müssen zunächst die anwendbaren Auslegungsregeln bestimmt werden. Das Sekundärrecht (verschiedene Rechtsinstrumente wie Geschäftsordnungen, Resolutionen, Beschlüsse usw.) ist vom Primärrecht (Verträge) abgeleitet und wird im institutionellen Rahmen einer Organisation verabschiedet. Das Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (1969) und das Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge zwischen Staaten und internationalen Organisationen oder zwischen internationalen Organisationen (1986) gelten nur für Verträge. Die Auslegungsregeln in den Wiener Übereinkommen drücken jedoch Gewohnheitsrecht aus und gelten sinngemäß auch für die Auslegung des Sekundärrechts internationaler Organisationen, die aufgrund der besonderen Rechtsnatur des Sekundärrechts vorgenommen wird. Für die authentische Auslegung eines von einem bestimmten Organ verabschiedeten Sekundärinstruments durch das betreffende Organ gibt es zudem einen beträchtlichen Auslegungsspielraum (siehe Stellungnahme des Internationalen Gerichtshofs vom 22. Juli 2010 „Übereinstimmung der einseitigen Unabhängigkeitserklärung des Kosovo mit dem Völkerrecht“ hinsichtlich der Auslegung der Resolutionen des Sicherheitsrats, insbesondere Absatz 94).

Die Geschäftsordnungen werden im Rahmen der Rechtsordnung der OTIF von jedem Organ unabhängig angenommen. Sie entfalten lediglich innerhalb der Organisation eine interne Rechtswirkung. Ihr Annahmeverfahren unterscheidet sich erheblich von der Annahme eines Vertrags oder Änderungen daran. Die Geschäftsordnungen sind für alle Mitglieder eines Organs, unabhängig davon, ob sie dafür oder dagegen gestimmt haben, verbindlich. Das Ziel

einer Geschäftsordnung ist es im Allgemeinen, das Funktionieren der Organe und insbesondere geordnete Abläufe und Verfahren sowie Gleichbehandlung für alle Beteiligten zu gewährleisten.

Im Lichte von Ziel und Zweck des COTIF und der Geschäftsordnungen der Organe der OTIF sind Letztere so auszulegen und anzuwenden, dass die Organisation in der Lage bleibt, ihre Aufgaben unter sich ändernden Umständen zu erfüllen, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung der Kontinuität der Zusammenarbeit zwischen ihren Mitgliedern.

Zwischen den Geschäftsordnungen der verschiedenen Organe der OTIF sind wesentliche Unterschiede auszumachen. Diese Unterschiede beruhen nur teilweise auf den zugrunde liegenden Bestimmungen des Übereinkommens. Dennoch wird – da in diesem Rahmen nicht erforderlich – auf eine detaillierte Analyse jeder einzelnen Bestimmung verzichtet.

In Übereinstimmung mit den Geschäftsordnungen der meisten Organe der OTIF ist in der Einladung ein Ort (Veranstaltungsort) für die Tagung anzugeben. Lediglich in den Geschäftsordnungen der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses ist, vorbehaltlich eines anderslautenden Beschlusses des jeweiligen Organs, bereits der Sitz der Organisation als Veranstaltungsort festgelegt. Unter Berücksichtigung der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien kann der „Ort“ einer Tagung

nicht nur als ein physischer Ort, sondern auch als ein „virtueller Ort“ unter Verwendung von Videokonferenztechnik interpretiert werden.

Als allgemeine Regel ist in den Geschäftsordnungen der Organe der OTIF festgelegt, dass die Mitgliedstaaten (oder Mitglieder) für die Feststellung des Quorums vertreten sein müssen. Gemäß der Geschäftsordnung des Verwaltungsausschusses müssen die Delegierten „anwesend oder vertreten“ sein. Nur im Falle des Fachausschusses für technische Fragen müssen die Mitglieder laut Geschäftsordnung „im Sitzungssaal vertreten“ sein. Wie bereits gesagt, erfordert die Voraussetzung, „vertreten“ zu sein, keine physische Anwesenheit, da auch die Teilnahme aus der Ferne die Vertretung gewährleistet; dasselbe gilt für die Voraussetzung der „Anwesenheit“. Gleichermäßen kann auch der Begriff „Sitzungssaal“ sowohl einen physischen als auch einen virtuellen Sitzungssaal umfassen.

Die Geschäftsordnungen der Organe der OTIF ermöglichen es, auch außerhalb einer Tagung im Wege eines schriftlichen Verfahrens Beschlüsse zu fassen. Die einzige Ausnahme bildet die Generalversammlung, wo ein schriftliches Verfahren nicht ausdrücklich vorgesehen ist. In Ausnahmefällen kann die Generalversammlung Beschlüsse jedoch auch im schriftlichen Verfahren fassen.

Die Geschäftsordnungen der Organe der OTIF können so

interpretiert werden, dass die Abhaltung von Tagungen per Videokonferenz möglich ist. Darüber hinaus ist die Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren auch dann möglich, wenn sie nicht ausdrücklich vorgesehen ist. Die Möglichkeit der Abhaltung von Tagungen per Videokonferenz unter den geltenden Geschäftsordnungen ist jedoch eine Frage, die von jedem Organ eigenständig ausgelegt und akzeptiert werden muss.

In jedem Fall sind, unabhängig von dem spezifischen Format einer Tagung eines OTIF-Organs, zusätzlich zu den Anforderungen des Übereinkommens auch diejenigen der jeweiligen Geschäftsordnung anzuwenden.

Fazit

Das Übereinkommen und die Geschäftsordnungen der Organe der OTIF können so interpretiert werden, dass die Abhaltung von Tagungen per Videokonferenz möglich ist. Im Falle solcher Videokonferenz-Tagungen bleiben alle Anforderungen bezüglich Befugnisse, Beschlussfähigkeit (Quorum), Abstimmungen, Verfahren usw. unverändert und anwendbar. Die Organe der OTIF können Beschlüsse im schriftlichen Verfahren fassen, da dies in der Geschäftsordnung ausdrücklich (Ausschüsse und Arbeitsgruppen) oder, wie im Falle der Generalversammlung, implizit vorgesehen ist.

Aleksandr Kuzmenko

NEUE BESTIMMUNGEN AUF DER GRUNDLAGE DER ER ATMF UND DER ER APTU ZUR ANNAHME IM SCHRIFTLICHEN VERFAHREN UNTERBREITET

Im Fachausschuss für technische Fragen (CTE) haben die Mitgliedstaaten jedes Jahr im Juni die Gelegenheit, über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften (ETV) und die Verbindlicherklärung technischer Normen (basierend auf den ER APTU) sowie über die Annahme von Bestimmungen über die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (basierend auf den ER ATMF), zu entscheiden.

Dieses Jahr wurden fünf Rechtstexte zum Beschluss durch die 13. Tagung des CTE vorbereitet.

BESCHLUSSFASSUNG DURCH DEN FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN (CTE)

Die Beschlussfassung betreffend die Annahme von COTIF-Rechtstexten auf der Grundlage der ER ATMF und APTU kann auf zweierlei Art erfolgen: während einer Tagung oder durch Abstimmung im schriftlichen Verfahren.

In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und Artikel 6 ER APTU (Anhang F zum COTIF) ist der CTE befugt, die **Annahme oder Änderung einer einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) zu beschließen.**

In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. e) COTIF und Artikel 15 § 2 ER ATMF (Anhang G zum COTIF) ist der CTE zuständig für die **Annahme und Änderung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM).**

Gemäß Artikel 20 § 1 Buchst. e) COTIF und Artikel 13 §§ 1, 4 und 5 ER ATMF ist der CTE befugt, **Entscheidungen über die funktionale und technische Architektur von Registern zu treffen.**

Infolge der Coronavirus-Pandemie sahen sich die Menschen in vielen OTIF-Mitgliedstaaten mit außergewöhnlichen Situationen konfrontiert, einschließlich eingeschränkter Auslandsreisen oder Quarantäne nach der Rückkehr von Auslandsreisen. Folglich konnte die 13. Tagung des CTE nicht wie üblich stattfinden.

Eine Verschiebung der Beschlüsse zu den zur Annahme unterbreiteten Texten auf Juni 2021 hätte bedeutet, dass die fünf Rechtstexte erst Ende 2021 oder Anfang 2022 in Kraft getreten wären. Eine solche Verzögerung könnte sich negativ auf den internationalen Eisenbahnbetrieb und -verkehr auswirken.

Aus diesen Gründen beschlossen das Sekretariat und der Vorsitz der 12. Tagung des CTE (Schweiz), eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren durchzuführen. Zuvor konnten die Mitgliedstaaten während der 40. Tagung der Arbeitsgruppe Technik (WG TECH), die am 17. und 18. Juni per Videokonferenz stattfand, eine abschließende Prüfung der Vorschläge vornehmen.

Gemäß Artikel 16 § 1 COTIF sind stimmberechtigt all diejenigen Mitgliedstaaten, die keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 COTIF über die Nichtanwendung von

Anhang F (ER APTU) und Anhang G (ER ATMF) abgegeben haben.

Das Rundschreiben und die Dokumente, über die im schriftlichen Verfahren abgestimmt wird, sind auf der [Website der OTIF](#) abrufbar.

Die Mitgliedstaaten haben noch bis Mittwoch, 30. September 2020 Zeit, ihre Stimme abzugeben.

Es folgt eine Zusammenfassung der fünf zum Beschluss stehenden Vorschläge:

ETV Fahrzeuge – Lärm

In der überarbeiteten ETV wird das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt, mit dem auf bestimmten Eisenbahnstrecken der Schienengüterverkehrslärm reduziert werden soll. Dieses Konzept würde es den Staaten ermöglichen, den Einsatz lärmintensiver Güterwagen auf bestimmten Strecken vollständig zu verbieten und den Einsatz von Wagen zu fördern, die die Anforderungen geringerer Lärmemission erfüllen, um so die Umwelt und die öffentliche Gesundheit zu schützen. Mit dem Inkrafttreten dieser ETV müssen die Vertragsstaaten im Voraus Informationen über das Vorhandensein und die Lage der

von ihnen benannten „leiseren Strecken“ bereitstellen, um die Zugbildung zu erleichtern. Von Vertragsstaaten, die keine „leiseren Strecken“ melden, wird angenommen, dass sie weiterhin bestehende Güterwagen akzeptieren, die den modernen Lärmanforderungen nicht entsprechen.

ETV Güterwagen

Der Hauptgrund für die Änderung dieser ETV besteht darin, sie an die neuesten rechtlichen und technischen Entwicklungen anzugleichen. Die Änderungen beinhalten:

- neue Anforderungen betreffend automatische Umspurssysteme,
- Bestimmungen betreffend den Umgang mit und die Instandhaltung von sicherheitskritischen Komponenten,
- neue Vorschriften für Fälle, in denen vorhandene Güterwagen oder Güterwagentypen geändert werden, einschließlich der Festlegung, ob die Änderungen in den betreffenden Fällen eine neue Zulassung zum internationalen Verkehr erfordern oder nicht.

Darüber hinaus wird eine Aktualisierung des Verfahrens in Bezug auf die Zuständigkeiten des

CTE und des Generalsekretärs bezüglich „innovativer Lösungen“ für Güterwagen vorgeschlagen.

ETV Kennzeichnung von Fahrzeugen

Die Änderungen an dieser ETV bestehen in redaktionellen Korrekturen und verdeutlichen den Prozess der Zuweisung einer eindeutigen Fahrzeugnummer (EVN). Die Änderungen umfassen darüber hinaus auch Verbesserungen der Anforderungen an die Fahrzeughalterkennzeichnung (*Vehicle Keeper Marking, VKM*). Die korrekte Kennzeichnung von Fahrzeugen ist wichtig für die Identifizierung des Fahrzeugs und seines Halters und für die Angabe der Staaten, in denen das Fahrzeug zum Betrieb zugelassen ist.

Vollständige Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)

Im Vergleich zu den bestehenden Vorschriften wird durch die Neuerungen hauptsächlich der Geltungsbereich der Zertifizierung über den bisherigen, auf die Zertifizierung von ECM von Güterwagen beschränkten Geltungsbereich hinaus erweitert. Es wird vorgeschlagen, dass

grundsätzlich die ECM aller Fahrzeugtypen zertifiziert werden sollten; einige Ausnahmen von diesem Grundsatz sind jedoch vorgesehen.

Vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern

Die Aktualisierung dieser Spezifikationen ist erforderlich, um neuen rechtlichen und technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Die Spezifikationen regeln den harmonisierten Dateninhalt, die Datenformatierung und die Zugriffsrechte für Fahrzeugregister, so dass fahrzeugbezogene Daten von berechtigten Nutzern abgerufen und zwischen diesen Registern leichter ausgetauscht werden können. Darüber hinaus ist in den neuen Spezifikationen auch das von der Europäischen Union neu eingerichtete, zentralisierte Europäische Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) berücksichtigt.

Abteilung für technische Interoperabilität

ENTWURF EINER NEUEN ETV ZUR ZUGBILDUNG UND PRÜFUNG DER STRECKENKOMPATIBILITÄT

Auf der 40. Tagung der Arbeitsgruppe Technik der OTIF (WG TECH, 16.–17. Juni 2020) legte das Sekretariat einen ersten Entwurf einer möglichen künftigen einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität vor. Im Folgenden werden die Hintergründe für die Initiative zur Ausarbeitung dieser neuen ETV dargelegt.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) APTU und ATMF bilden die Grundlage für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr (siehe auch [Zeitschrift 2/2020](#)). Im Sinne der Innovation und um Fahrzeuge für bestimmte Strecken oder Aufgaben zu optimieren und auf Bedürfnisse des Sektors flexibel reagieren zu können, sind die technischen Fahrzeugvorschriften weitestgehend funktional gehalten und schreiben keine spezifischen technischen Lösungen vor. Folglich können unterschiedliche Fahrzeuge unterschiedliche technische Merkmale aufweisen, wie etwa Achslast, Lichtraumprofil und maximale Betriebsgeschwindigkeit. Für die sichere und korrekte Verwendung von Fahrzeugen ist das Eisenbahnunternehmen zuständig. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Eisenbahnunternehmen vor der Verwendung eines Fahrzeugs zunächst dessen Kompatibilität mit dem Zug, in den es integriert werden soll, und dann die Kompatibilität des Zuges mit der geplanten Strecke prüfen.

Chronologischer Überblick

In der Geschichte der OTIF gab es bereits Bemühungen, Vorschriften zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität zu entwickeln.

Auf der 5. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE), die vom 23. bis

24. Mai 2012 in Bern stattfand, sah der CTE die Notwendigkeit, OTIF-Vorschriften im Bereich des Sicherheitsmanagements auszuarbeiten und beauftragte seine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH) mit der Ausarbeitung von Vorschlägen. Diese setzte auf ihrer 17. Tagung (Bern, 4.–5. September 2012) eine Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe ein, die 2012–2013 dreimal zusammentrat. Ziel der Untergruppe war es, zu analysieren, was erforderlich ist und welche Möglichkeiten bestehen, um bestimmte Grundsätze des Sicherheitsmanagements in den OTIF-Vorschriften zu verankern. Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe erstattete der 6. Tagung des CTE (Genf, 12.–13. Juni 2013) Bericht und schrieb in ihren Schlussfolgerungen (Dokument A 92-04/2.2012_v05, [hier zugänglich](#)):

Funktionalität und Kompatibilität der Schnittstellen zwischen Wagen, wie das Kupplungs- oder Bremssystem, müssen gemäß den überarbeiteten Entwürfen der TSI/ETV WAG nicht verbindlich harmonisiert werden. Die Sicherheit dieser Schnittstellen wird durch die ETV/TSI insofern völlig gewährleistet, als ein Wagen gemäß der im technischen Dossier bestimmten Nutzungsbedingungen und -beschränkungen sicher betrieben werden kann. Dies bedeutet aber nicht, dass jeder Wagen mit jedem

beliebigen anderen Wagen gemeinsam betrieben werden kann. Bei der Zugbildung und dem Beladen müssen die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen jedes einzelnen Fahrzeugs klar sein und eingehalten werden, genau wie den für den Zug gültigen Anforderungen entsprochen werden muss.

Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe empfahl:

- in einem ersten Schritt die Überarbeitung der ETV WAG, einschließlich Bestimmungen zur Zugbildung und Verwendung von Wagen,
- in einem zweiten Schritt die Erwägung notwendiger Änderungen der ER ATMF und ihrer erläuternden Bemerkungen,
- in einem dritten Schritt die Erwägung einer ETV OPE (zu betrieblichen Fragen).

Der CTE unterstützte die Ergebnisse und Empfehlungen der Sicherheitsuntergruppe. Die Umsetzung der Empfehlungen führte zu folgenden Ergebnissen:

Erstens: Anhang I zur ETV WAG wurde ausgearbeitet und ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Dieser neue Anhang enthält Bestimmungen, die von den Eisenbahnunternehmen auf die Zugbildung und die Verwendung von Güterwagen anzuwenden sind.

In der Folge wurden auch in Anlage K der ETV LOC&PAS, die am 1. Januar 2015 in Kraft trat, ähnliche Bestimmungen aufgenommen. Sowohl Anhang I zur ETV WAG als auch Anlage K zur ETV LOC&PAS basierten auf der TSI OPE der Europäischen Union (Beschluss der Kommission 2012/757/EU vom 14. November 2012) und waren mit dieser kompatibel.

Zweitens: Die ER ATMF wurden vom Revisionsausschuss bei seiner 25. Tagung (Bern, 25.–26. Juni 2014) überarbeitet, insbesondere durch Hinzufügung eines neuen Artikels 15a betreffend die Zugbildung und den Betrieb. Die überarbeiteten Texte sind am 1. Juli 2015 in Kraft getreten.

In der Folge wurden die ER APTU vom Revisionsausschuss bei seiner 26. Tagung (Bern, 27.–28. Februar 2018) ebenfalls überarbeitet, indem in Artikel 8 § 4 die Forderung aufgenommen wurde, dass ETV *„die vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren anzugeben [haben], um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.“* Die überarbeiteten ER APTU sind am 1. März 2019 in Kraft getreten.

Diese Entwicklungen schufen eine solide rechtliche Grundlage für die Umsetzung der dritten Empfehlung der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe mittels Ausarbeitung einer ETV über die betrieblichen Anforderungen für die korrekte Verwendung von Fahrzeugen und insbesondere die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität. Die künftige Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) wäre somit der letzte Schritt in der 2012 begonnenen Entwicklung harmonisierter Bestimmungen

für die sichere Verwendung von Fahrzeugen.

Ausarbeitung einer neuen ETV

Anfang 2020 begann das Sekretariat der OTIF auf Antrag der WG TECH mit der Ausarbeitung der neuen ETV TCRC. Der Entwurf der neuen ETV unterscheidet sich insofern von den meisten anderen ETV, als dass er nicht auf einer einzigen technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union basiert. Stattdessen führt er eine Reihe von Parametern aus zwei verschiedenen EU-Rechtstexten zusammen: der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE, Durchführungsverordnung 2019/773/EU der Kommission) und den Spezifikationen für das Infrastrukturregister (Durchführungsverordnung 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019).

Der Entwurf der neuen ETV deckt zwei verschiedene Bereiche ab:

- Zugbildung, d. h. den Prozess, bei dem das Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage des technischen Dossiers jedes Fahrzeugs den Zug für den Betrieb vorbereitet und sicherstellt, dass alle Fahrzeuge im Zug und der Zug als Ganzes die grundlegenden Anforderungen wie Sicherheit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Gesundheit, Umweltschutz, technische Kompatibilität und Zugänglichkeit erfüllen;
- Prüfung der Streckenkompatibilität, bei der das Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der vom Infrastrukturbetreiber bereitgestellten Streckeninformationen feststellt, dass der Zug als Ganzes und alle seine

Fahrzeuge einzeln mit der Strecke, auf der der Zug verkehren soll, kompatibel sind.

Mit diesen neuen ETV-Parametern würde die Umsetzung und korrekte Anwendung der ATMF-Bestimmungen, insbesondere Artikel 6 § 2 und Artikel 15a, in denen die Zuständigkeiten der Eisenbahnunternehmen bei der Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr festgelegt sind, harmonisiert. Eine solche Harmonisierung würde den internationalen Betrieb von Zügen insofern erleichtern, als für die Eisenbahnunternehmen bei der Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität weniger bis gar keine doppelten Verfahren mehr anfallen würden.

Obwohl der Entwurf der neuen ETV zu einem Großteil aus dem Inhalt der TSI OPE besteht, wurden nicht alle in der TSI OPE behandelten Aspekte übernommen, da sie zum Teil nicht in den Anwendungsbereich der ER ATMF fallen. So befasst sich der Entwurf der neuen ETV nicht mit dem eigentlichen Zugbetrieb oder der Sicherheitszertifizierung und Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, da diese Themen nicht in den Anwendungsbereich der ER APTU oder der ER ATMF fallen, sondern in denjenigen der künftigen ER EST, die von der Generalversammlung bei ihrer 13. Tagung (Bern, 25.–26. September 2018) angenommen wurden. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von 2/3 der Mitgliedstaaten, so dass die genannten Themen bis zum Inkrafttreten der ER EST weiterhin dem in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden Recht unterliegen.

Die ETV TCRC soll sowohl den Anhang I der ETV-WAG 2014

als auch die Anlage K der ETV LOC&PAS 2015 ersetzen. Der neue Entwurf der ETV WAG (Vorschlag zur Annahme im Juni 2020 unterbreitet) und der Entwurf der ETV LOC&PAS (Arbeitsdokument der WG TECH 40, Juni 2020) enthalten Verweise auf Streckenkompatibilitätsprüfungen, bei denen die Eisenbahnunternehmen alle für die Streckenkompatibilität relevanten Parameter der Güterwagen prüfen.

Planung

Nach seiner ersten Überarbeitung auf der 40. Tagung der WG TECH im Juni 2020 wird der Entwurf der neuen ETV TCRC anschließend auf der 41. Tagung der WG TECH (9. und 10. September 2020, per Videokonferenz) und auf der 42. Tagung der WG TECH (17. und 18. November 2020) erneut diskutiert. Als nächster Schritt kann der ETV-Entwurf

dann dem Fachausschuss für technische Fragen zur Annahme vorgeschlagen werden, dessen nächste Tagung für den 15. und 16. Juni 2021 geplant ist. Sofern der Fachausschuss für technische Fragen die ETV TCRC annimmt, wird sie voraussichtlich am 1. Januar 2022 in Kraft treten.

Bas Leermakers

VERANSTALTUNGSKALENDER 2020

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
6.–7. Oktober	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“		Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)
20. Oktober	3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation		Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)
20.–22. Oktober	3. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten		Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)
3.–4. November	133. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
17.–18. November (noch zu bestätigen)	WG TECH 42		Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)
23.–26. November	12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2020

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
22. September	Arbeitsgruppe „TSI TAF“ (Auftakttagung)	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
24. September	Expertengruppe „4. Eisenbahnpaket“	Europäische Kommission DG MOVE	(VIDEOKONFERENZ)
28.–30. September	22. Tagung der Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
29. September	Thematische Arbeitsgruppe „Digitale automatische Kupplung“	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
30. September	Internationale Eisenbahn-Personenverkehrs-Plattform der EU	Europäische Kommission	(VIDEOKONFERENZ)
7.–8. Oktober	Arbeitsgruppe „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
21. Oktober	Arbeitsgruppe „Überarbeitung der TSI LOC&PAS und der TSI WAG“	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
27.–30. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen
3.–4. November	Österreichische Gefahrgut-Tage 2020	Wirtschaftskammer Österreich	Wien - Österreich

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2020

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
10.–11. November	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
9.–13. November	108. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
16.–18. November	UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Paris - Frankreich (VIDEOKONFERENZ)
18.–20. November	74. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC. 2)	UNECE	Genf - Schweiz
19. November	Generalversammlung CIT	CIT	Bern - Schweiz
30. November– 1. Dezember	International Rail Forum & Conference	OLTIS Group	Prag - Tschechien
30. November– 8. Dezember	57. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - 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!