



# Zeitschrift

124. Jahr, Nr. 2 2016

**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 Verabschiedung des Leiters der Rechtsabteilung, Herrn Carlos del Olmo Morands
- 4 Juniorexpertin Dariia Galushko
- 5 Erfahrungsbericht: Çağlar Tabak

#### COTIF

- 6 Beitritt Irlands zum COTIF 1999
- 6 Änderung des Artikels 6 § 7 CIM - Inkrafttreten am 1. Mai 2016
- 7 RID nun auch in Russisch

#### WEITERVERBREITUNG

- 7 Die iranischen Eisenbahnen veröffentlichen das RID in Persisch
- 8 TAF-Workshop in Wien
- 8 Wenn das Sekretariat der OTIF Studenten empfängt
- 9 Workshop in Baku - ein einstimmiger Erfolg

### ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

#### COTIF

- 10 Auf dem Weg zu einem schnelleren und kohärenteren Revisionsverfahren des COTIF

#### EISENBAHNTECHNIK

- 14 Wie die Interoperabilität zwischen OTIF-Mitgliedstaaten Realität werden kann

#### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 18 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 14. bis 18. März 2016)

#### TRANSPORTRECHT

- 21 Öffentliche Konsultation der GD MOVE und der Europäischen Kommission zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 Des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)

### VERANSTALTUNGSKALENDER

Picture by  
Valerio Compagnone-OTIF

Baku / Credit Photo by Ziya Mammadov



**D**er Beitritt Irlands zum Protokoll 1999 stellt für die Organisation ein Ereignis von besonderer Bedeutung dar. Neben der Tatsache, dass dadurch das COTIF 1999 in der gesamten EU in Kraft getreten ist, transportiert dieser Beitritt Irlands, das bereits seit 1970 Mitglied der OTIF ist, auch eine Botschaft.

Es zeigt sich daran, dass der Mehrwert unseres Beitrags zum internationalen Verkehr in seinem operativen Charakter sowie in der Vitalität unserer Vorschriften besteht.

Die „Vernetzung“ ist im internationalen Eisenbahnverkehr heute wichtiger denn je. In ihr besteht die Mission der OTIF. Diese Zeitschrift zeugt von dem Willen, wirksame Werkzeuge für die Einrichtung eines integrierten

und interoperablen Netzes zu liefern.

Der Technologietransfer zwischen der virtuellen Welt des Internets und der Verkehrswelt ist in vollem Gange. Er verursacht einen tiefgreifenden Mentalitätswandel und die Arbeiten des Sekretariates reihen sich ein in diese Veränderung, wie die Teilnahme am Workshop vom 27. April 2016 in Wien beweist, der gemeinschaftlich mit der Europäischen Eisenbahngesellschaft zum Thema der Telematikanwendungen für den Güterverkehr organisiert worden ist.

In dieser Ausgabe der Zeitschrift finden Sie zahlreiche verschiedenartige Artikel, die die Vielfältigkeit unseres Beitrags zum internationalen Eisenbahnverkehr verdeutlichen.

**François Davenne**

## VERABSCHIEDUNG DES LEITERS DER RECHTSABTEILUNG, HERRN CARLOS DEL OLMO MORANDS



**B**evor er zum Leiter der Rechtsabteilung des Sekretariates der OTIF ernannt wurde, hatte Herr del Olmo Morand mehrere verantwortungsvolle

Posten in Spanien inne, sei es beim spanischen Infrastrukturbetreiber ADIF oder beim Eisenbahnunternehmen RENFE. So war er unter anderem leitender Rechtsberater im Bereich Güterverkehr bei RENFE, Chef der internationalen Beziehungen und Entwicklung von Normen bei RENFE und leitender Rechtsberater für Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur

beim ADIF. Gleichzeitig war er Anwalt beim Gerichtshof und ist Mitglied der Anwaltskammer Madrid.

Auch auf internationaler Ebene war Herr del Olmo Morand sehr aktiv. Seit 1989 war er als spanischer Delegierter an den verschiedenen Entwicklungen der OTIF und des COTIF beteiligt. Er war wiederholt Mitglied des Verwaltungsausschusses, dessen Vorsitz er von 2006 bis 2009 innehatte. Zudem hat er Spanien über lange Jahre hinweg im Revisionsausschuss und in der Generalversammlung vertreten, welcher er im September 2012 vorgesessen hat. Und schließlich war er auch Mitglied Spaniens im Schiedsgericht der OTIF.

Herr del Olmo Morand hat sein Amt des Leiters der Rechtsabteilung im Sekretariat der OTIF am 1. Mai 2013 für einen Zeitraum von drei Jahren angetreten. Während dieser drei Jahre hat er unter anderem die Revision des COTIF und seiner Anhänge begleitet, sowie die vom Revisionsausschuss auf seiner 25. Tagung im Juni 2014 und der 12. Generalversammlung im September 2015 angenommenen Änderungen.

Herr del Olmo wird seine berufliche Laufbahn nun in Spanien fortsetzen. Das Sekretariat der OTIF wünscht ihm beruflich wie privat alles Gute für die Zukunft.

*Iris Gries*

## JUNIOREXPERTIN DARIIA GALUSHKO



**D**ie Juniorexpertin Daria Galushko, ukrainische Staatsbürgerin, hat nach einem insgesamt 24 Monate dauernden Praktikum das Sekretariat der OTIF Ende

April verlassen, um in der Schweiz einen Aufbaustudiengang in Marketing zu absolvieren. Vor ihrem Eintritt ins Berufsleben bei der Staatlichen Eisenbahnverwaltung der Ukraine hat sie an der staatlichen Universität Kiew Wirtschaft- und Verkehrswissenschaften studiert und mit einem Master im Fachgebiet „Organisation des Eisenbahnverkehrs“ abgeschlossen.

Frau Galushko war in ihrer Zeit beim Sekretariat der OTIF zunächst in der Abteilung Recht und anschließend in der Abteilung RID eingesetzt.

Frau Galushko war in der Abteilung

Recht mit der Durchführung einer Studie zur Erleichterung im Eisenbahnverkehr (Korridor-Studie) beauftragt. Ziel der Studie war es, die Hindernisse eines reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehrs zu ermitteln und der Frage nachzugehen, inwieweit die OTIF im Rahmen ihres Tätigkeitsfeldes mehr zur Erleichterung im Eisenbahnverkehr beitragen kann. Die Studie ist auf der [Website der OTIF](#) veröffentlicht.

Frau Galushko hat an zahlreichen Tagungen der Organe der OTIF teilgenommen, die mit der Revision verschiedener Teile des COTIF befasst waren (Arbeitsgruppen CIM und CUI, Revisionsausschuss, Generalversammlung). Sie war auch im Bereich der multimodalen (Eisenbahn-See) Beförderungen aktiv und hat an Tagungen des CIT (Arbeitsgruppe und Ausschuss Multimodalität) teilgenommen.

Während ihres Praktikums bei der OTIF

hat Frau Galushko auch Einblick in die Tätigkeit der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen erhalten. Sie wurde in die Arbeiten zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechtes einbezogen und erhielt die Gelegenheit, im Binnenverkehrsausschuss der UNECE ihre Arbeit an der Korridorstudie vorzustellen.

In der zweiten Hälfte ihres Praktikums war Frau Galushko damit betraut, eine russische Fassung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zu erstellen.

Das RID enthält auf über 1000 Seiten Vorschriften, die bei der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene zu beachten sind, und wird von der OTIF in deutscher, englischer und französischer Fassung herausgegeben. Seit 2012 wird versucht, das RID und die Anlage 2 des Abkommens über den internationalen Eisen-

bahngüterverkehr (SMGS) der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), das für den osteuropäischen Raum und Asien gilt, stärker zu harmonisieren, um die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen diesen beiden Rechtsregimen zu erleichtern. Da die Anlage 2 zum SMGS in russischer und chinesischer Sprache herausgegeben wird, wurde es für diese Harmonisierungsarbeiten als

sinnvoll angesehen, eine russische Fassung des RID zu erstellen.

Für diese Arbeit waren für Frau Galushko ihre umfassenden Sprachkenntnisse der russischen, der englischen und der deutschen Sprache von großem Vorteil.

Neben ihren Arbeiten in den Abteilungen Recht und RID engagierte sich Frau Galushko auch anderweitig

im Sekretariat. Der von ihr angebotene Russischkurs fand bei den Mitarbeitern des Sekretariats großes Interesse.

Das Sekretariat der OTIF wünscht Frau Galushko viel Glück und Erfolg in ihrem weiteren beruflichen Werdegang.

*Eva Hammerschmiedová &  
Jochen Conrad*

## ERFAHRUNGSBERICHT: ÇAĞLAR TABAK



Seit dem 11. Februar 2016 nehme am Experten-Trainingsprogramm der OTIF teil. Ich bin Bauingenieur in der Türkei und arbeite für das

Generaldirektorat für die Reglementierung des Eisenbahnverkehrs im türkischen Ministerium für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation. Gleichzeitig absolviere ich ein Doktorandenstudium des Verkehrs- und Logistikwesens an der Gazi-Universität. Bevor ich in die Schweiz kam, habe ich technische Spezifikationen für ein logistisches Gesamtkonzept für die ganze Türkei ausgearbeitet. Ich habe im DGRR auch an Arbeitsgruppen teilgenommen, welche Vorschriften für Bahnübergänge und Sicherheitsvorschriften für den Eisenbahnverkehr in der Türkei ausarbeiteten; an der Organisation des 11. Forums für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation war ich als Sekretär beteiligt sowie auch an der Ausarbeitung der Vorschriftsentwürfe zur Planung der Orte und

Kapazitäten von Güterverkehrszentren in der Türkei. Als ich erfuhr, dass ich als nächster Teilnehmer im Ausbildungsprogramm der OTIF angenommen war, freute mich dies sehr, da ich so meine Kenntnisse des internationalen Eisenbahnsystems vertiefen konnte. Mein Praktikum dauert vom 11. Februar bis zum 10. Juni, wodurch ich an der 28. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) und auch an der 9. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) teilnehmen kann.

Ich möchte allen Mitarbeiter, ganz besonders aber Herrn Bas Leermakers und Herrn Dragan Nešić, herzlich danken. Dank ihrer Hilfe konnte ich mich in Bern und in der OTIF schnell einleben und einarbeiten.

Während meines Praktikums werde ich untersuchen und berichten, inwieweit internationale Vorschriften zur Förderung der Interoperabilität und Sicherheit im internationalen Eisenbahnverkehr der Türkei nützen können. Bei meiner Ankunft half das OTIF-Team mir beim Verständnis des Anwendungsbereichs des COTIF, seiner Anhänge und des Arbeitsbereichs

der OTIF. Meine Aufgaben und wo ich mit meiner Arbeit beginnen sollte, wurden mir klar erklärt. Ich habe begonnen, die Anhänge des COTIF zu lesen und konnte mit der Hilfe meiner Kollegen alle Artikel verstehen, so dass ich bei meiner Rückkehr in die Türkei mit dem größtmöglichen Verständnis des COTIF ausgestattet sein werde. Auch für meine Doktorarbeit erweist sich die Zeit in der OTIF als nützlich. Einerseits versuche ich zu verstehen, wie das COTIF und seine Anhänge, insbesondere in der Türkei, umzusetzen sind. Andererseits möchte ich mit der Unterstützung meiner Kollegen in der Türkei eine internationale Konferenz zum COTIF und zur Interoperabilität organisieren. Dies wird besonders interessant sein, zumal die Türkei eine Brücke zwischen Ost und West darstellt und das COTIF ein wichtiges Instrument für den Betrieb von Eisenbahnen über diese Brücke ist. Auf dieser Konferenz sollen nicht nur Vertreter der OTIF sprechen, sondern auch Vertreter anderer im internationalen Eisenbahnverkehr tätigen Organisationen. Auf den Punkt gebracht ist es gut in der OTIF!

*Çağlar Tabak*



## BEITRITT IRLANDS ZUM COTIF 1999

Am 14. April 2016 hat der Botschafter von Irland in der Schweiz, Seine Exzellenz Herr Breifne O'Reilly, beim Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herrn François Davenne, die von Herrn Charles Flanagan, Minister für auswärtige Angelegenheiten und Außenhandel unterzeichnete Beitrittsurkunde zum Protokoll 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 hinterlegt.

Die Hinterlegung der Beitrittsurkunde bedeutet *ipso facto* das Inkrafttreten des COTIF 1999 und seiner sieben Anhänge in Irland und im Besonderen auf dem irischen Eisenbahnnetz. Letzteres umfasst nahezu 1 000 Schienenkilometer mit einer Spurweite von 1 600 mm.

Eine weitere Folge dieses Beitritts zum Protokoll 1999 ist die Aufnahme des Kapitels „Irland“ in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM 1999.



Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verträge über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern des COTIF 1999 finden somit Anwendung auf die CIV-Linien Dun Laoghaire-Holyhead, Dublin Port-Holyhead und Rosslare-Fishguard

sowie auf die CIM-Linie Dublin-Liverpool (Seaforth).

Irland ist seit 1970 Mitglied der Organisation und das Sekretariat freut sich über diesen Beitritt.

## ÄNDERUNG DES ARTIKELS 6 § 7 CIM - INKRAFTTRETEN AM 1. MAI 2016

Die Änderung des Artikels 6 § 7 der CIM ist rein redaktioneller Natur; Änderungsgegenstand ist lediglich der Austausch des Begriffes „Europäische Gemeinschaft“ durch „Europäische Union“, mit dem der neuen Bezeichnung der Europäischen Gemeinschaft im Vertrag von Lissabon Rechnung getragen werden soll.

Diese redaktionelle Änderung wurde

vom Revisionsausschuss am 20. April 2015 im schriftlichen Verfahren angenommen. In Kraft getreten ist sie für alle Mitgliedstaaten am 1. Mai 2016.

Im Rahmen der 2014 angestoßenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge handelt es sich hier um die letzte in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses (Artikel 34 COTIF) fallende Änderung, die in Kraft getreten ist.

Die von der 12. Generalversammlung 2015 angenommenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge bedürfen ihrerseits, um in Kraft treten zu können, eines klassischeren Revisionsverfahrens und müssen in diesem Rahmen von den Mitgliedstaaten nach ihrem jeweiligen nationalen Recht genehmigt werden (Artikel 34 COTIF).

Iris Gries

## RID NUN AUCH IN RUSSISCH

Seit 1. Juni 2016 ist auf der Website der OTIF die russische Fassung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in der Ausgabe 2015 veröffentlicht. Damit wird ein weiterer Meilenstein in der Harmonisierungsarbeit zwischen dem RID und der Anlage 2 des Abkommens über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS) der Organisation für die Zusammenarbeit der

Eisenbahnen (OSShD) gesetzt.

Das RID enthält auf über 1000 Seiten Vorschriften, die bei der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene zu beachten sind, und wurde bisher von der OTIF in deutscher, englischer und französischer Fassung herausgegeben. Seit 2012 wird versucht, das RID und die Anlage 2 zum SMGS, die für den osteuropäischen Raum und

Asien gilt, stärker zu harmonisieren, um die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen diesen beiden Rechtsregimen zu erleichtern. Da die Anlage 2 zum SMGS nur in russischer und chinesischer Sprache herausgegeben wird, stellt die russische Übersetzung des RID eine große Erleichterung für die Harmonisierungsarbeiten dar.

Katarina Guricová

## DIE IRANISCHEN EISENBAHNEN VERÖFFENTLICHEN DAS RID IN PERSISCH

Artikel erhalten von RAI

Die Islamische Republik Iran als aktives Mitglied der OTIF und die iranischen Eisenbahnen (RAI) richten sich bei ihrem internationalen Eisenbahnverkehr nach OTIF-Recht. Die RAI wenden alle sieben Anhänge des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) an. Zu diesem Zweck und um den Experten der RAI das inhaltliche Verständnis der Vorschriften zu erleichtern, hat das Büro für internationale Angelegenheiten die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ins Persische übersetzt. Die Vorschriften wurden (in drei Bänden) veröffentlicht und an alle Abteilungen der RAI verteilt.

Die Eisenbahngesellschaft der Islamischen Republik Iran (RAI) ist Teil des Ministeriums für Straßen und Stadtentwicklung. Derzeit verwaltet

die RAI 10 500 km an Eisenbahnlinien. Weitere 9 000 km befinden sich im Bau.

Vor dem Ziel der Entwicklung des Verkehrs wurde bis 2012 ein mittelfristiges Programm zur Steigerung des Verkehrsanteils der Eisenbahn auf 30 % und jeweils 18 % für den Personen- und Güterverkehr lanciert.

Im Rahmen dieses auf 2021 angelegten Programms will die RAI den Personenverkehr von derzeit 27 Mio. auf rund 34 Mio. Fahrgäste steigern, wofür sie 1801 Personenwagen benötigt; darüber hinaus plant sie eine Steigerung der Tonnage von aktuell 34 Mio. auf 91 Mio. Tonnen, wofür 12 000 neue Güterwagen benötigt werden.

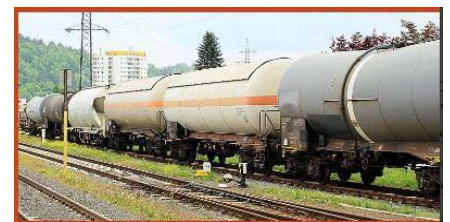
Azadeh Poursaddami



RID

سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی ریلی (OTIF)

RID ۲۰۱۵



ضمیمه C: مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی کالاهای خطرناک با راه آهن (COTIF)

دی ماه ۱۳۹۴

جلد ۳

## TAF-WORKSHOP IN WIEN

Am 27. April 2016 haben das Sekretariat der OTIF und die Europäische Eisenbahagentur (ERA) einen gemeinsamen Workshop über die Einführung eines allgemeinen Rahmens für Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) organisiert. Stattgefunden hat der Workshop in den Räumlichkeiten von RailNetEurope (RNE) in Wien. Unter den Teilnehmern fanden sich Vertreter aus zuständigen Behörden, Privatunternehmen und der Logistikbranche aus den Niederlanden, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Serbien, der Schweiz und der Türkei. Und auch Organisationen, die eng mit dem Sekretariat der OTIF zusammenarbeiten, waren zugegen, darunter die International Union of Wagon Keepers (UIP), RailData, der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) und die Telematics Joint Sector Group (JSG) der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber.

Dieser Workshop gliederte sich in die laufenden Diskussionen darüber, ob die TAF-Spezifikationen in OTIF-Recht übertragen werden sollen oder nicht. Er sollte das Bewusstsein für die TAF-Spezi-

fikationen steigern und anhand einer Erläuterung des Inhalts, untermauert durch praktische Anwendererfahrungen mit der Durchführbarkeit und den Vorteilen der Anwendung, die Grundsätze und den Nutzen der TSI TAF für Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten erklären.

Die Hauptbotschaft der Redner kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Die TSI TAF sollte in eine ETV übertragen werden, mit Verweisen auf die technischen Anhänge, einschließlich Daten und Nachrichtenformate in XML-Dateien, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden.
- Die Umsetzung sollte für die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten freiwillig sein. Sie sollten nach und nach zur TAF-Technologie, den Verfahren und Protokollen übergehen, und dabei sicherstellen, dass zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs alle IT-Investitionen und Entwicklungen im Anwendungsbereich der ETV TAF in harmonisierter und kompatibler Weise

erfolgen.

- Zahlreiche handelsübliche Lösungen können bei der effizienten Umsetzung der TSI TAF helfen.
- Das Sekretariat der OTIF könnte zum Mitglied der TSI TAF Cooperation Group werden, wodurch die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bekämen, mehr Einfluss auf die zukünftigen Entwicklungen der TSI TAF zu nehmen.

Unter den Teilnehmern bestand auch ein Interesse an den Aufgaben und Pflichten der einzelnen TAF-Akteure (Halter, Eisenbahnunternehmen und für die Instandhaltung zuständige Stellen), so dass in Zukunft vergleichbare Workshops zu diesen Themen organisiert werden könnten.

Alles in allem kann als Ergebnis des Workshops festgehalten werden, dass die Umsetzung der TAF die Effizienz der internationalen Koordination des Eisenbahnverkehrs ganz erheblich verbessern könnte.

*Dragan Nešić*

## WENN DAS SEKRETARIAT DER OTIF STUDENTEN EMPFÄNGT

Das Institut für Europa- und Wirtschaftsvölkerrecht der Universität Bern bietet im Rahmen seiner Pflichtveranstaltungen das Modul „European and International Rail Transport Law“ an. Geleitet wird es von Herrn Dr. Erik Evtimov, der gleichzeitig auch Stellvertretender Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) ist. Mit diesem Kurs soll ein Einblick in das Eisenbahnrecht auf internationaler und europäischer Ebene gegeben werden. Bereits seit zwei Jahren ist Herr Erik Evtimov bemüht, diesen theoretischen Kurs um konkrete Praxisbeispiele zu ergänzen. In diesem Rahmen hat er daher am 9. Mai 2016 in Begleitung eines

Teils seiner Studenten das Sekretariat der OTIF besucht. Empfangen durch den Generalsekretär und die Abteilung Technik der OTIF hatten die Studenten die Gelegenheit, verschiedene Fragen zu stellen und den Ort zu sehen, an

dem das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) Gestalt angenommen hat und regelmäßig geändert wird.





## WORKSHOP IN BAKU – EIN EINSTIMMIGER ERFOLG

Im November 2015 wurde Aserbaidschan zum 50. Mitgliedstaat der OTIF. Vor diesem Hintergrund haben sich die aserbaidischen Behörden, die Eisenbahngesellschaft (ADY) und die OTIF darauf geeinigt, einen gemeinsamen „Post-Beitritt-Workshop“ zu organisieren mit dem Ziel, Anwendungsratschläge zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) zu geben und sich zu bewährten Praktiken, insbesondere in Bezug auf die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), auszutauschen.

Hierzu wurde am 2. und 3. Mai 2016 in Baku der Workshop „Passengers, goods and dangerous goods: the ways of applying and implementing COTIF and its Appendices“ organisiert, an dem neben den Experten der OTIF und des CIT auch zahlreiche Vertreter aus Aserbaidschan, Georgien, der Türkei und der Ukraine teilgenommen haben, darunter:

Herr Igbal Huseynov, Vize-Vorsitzender der Eisenbahnen Aserbaidschans CJSC;

Herr Guram Guramishvili, Stellvertretender Generaldirektor der georgischen Eisenbahnen JSC;

Frau Nevin Kaygisiz, Leiterin der Abteilung Güterverkehr der staatlichen türkischen Eisenbahngesellschaft TCDD; Herr Afik Mustafayev, Ständiger Vertreter (Staatssekretär) der TRACECA in der Republik Aserbaidschan;

Herr Howard Rosen, Vorsitzender der Eisenbahn-Arbeitsgruppe;

Herr Yuriy Merkulov, Direktor der Handelsabteilung, UKRZALIZNYTSA (ukrainisches Eisenbahnunternehmen).

Auch die Diversität der Teilnehmer war groß, so waren sowohl Ministeriumsvertreter als auch Akteure der Privatwirtschaft zugegen.

Am Ende dieser 2 Tage wurden anlässlich eines runden Tisches alle Anwesenden nach ihren Eindrücken und Meinungen zur Qualität des Workshops und der Redebeiträge befragt. Dabei konnte eine große Zufriedenheit festgestellt werden. Zuerst hat das aserbaidische Eisenbahnunternehmen (ADY) den Workshop meisterlich organisiert und die Teilnehmer sehr herzlich empfangen; dann konnte man sich über eine erfrischende Abwechslung unter den Rednern mit Präsentationen zu theoretischen Rechtsinstrumenten und konkreten praktischen Anwendungsbeispielen freuen. Dies alles hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

- Die Eisenbahnen Aserbaidschans und Georgiens sollten ihre Aktivitäten zur Umsetzung der CIM/CIV (Anhänge B und A des COTIF) koordinieren, bevor die Linie Baku-Tiflis-Kars geöffnet wird, und gemeinsam mit der TCDD und den ukrainischen Eisenbahnen ein prak-

tisches Training für nationale Experten organisieren.

- Im Anschluss an dieses Training könnte ein Praxisseminar stattfinden, zur Festlegung eines Fahrplans für die Umsetzung. Die OTIF und das CIT würden hier die nötige Unterstützung liefern.
- Die Frage des Umgangs mit Grenzkontrollen auf der Linie Baku-Tiflis-Kars sollte mit den Zollbehörden Aserbaidschans, Georgiens und der Türkei angesprochen werden, idealerweise mit Blick auf eine Ursprungs-/Bestimmungsort Kontrolle, basierend auf dem Muster des CIM-Frachtbriefs (Art. 6 § 7 CIM), der in der Europäischen Union vorherrscht. In diesem Rahmen wird die TCDD Mustervorschriften für die praktischen Vereinbarungen betreffend Grenzübertritt zwischen der Türkei und Georgien (Grenzbahnhöfe, Wagenablieferung usw.) liefern.
- Es sollten auch Zollgebühren für den Personen- und Güterverkehr auf der Baku-Tiflis-Kars Route festgelegt werden.

Froh darüber, seinen Mitgliedstaaten nützlich gewesen zu sein, bedankt sich das Sekretariat der OTIF bei den Mitorganisatoren des Workshops.



## AUF DEM WEG ZU EINEM SCHNELLEREN UND KOHÄRENTEREN REVISIONSVERFAHREN DES COTIF

Im Arbeitsprogramm 2016-2017 ist vorgesehen, dass „mit dem Ziel einer kohärenten und schnellen Umsetzung der Änderungen des COTIF und seiner Anhänge [...] die Rechtsabteilung eine Anpassung von Artikel 34 COTIF prüfen [wird], so dass die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen innerhalb einer bestimmten Frist angewendet werden können.“

Aus dem zweifachen Grund einer Durchführbarkeitsstudie über die Anpassung von Artikel 34 COTIF einerseits und zur effizienten Begleitung des Inkrafttretens der von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen andererseits hat die Rechtsabteilung es für nützlich befunden, eine erste Analyse des Revisionsverfahrens des COTIF und der im Rahmen der letzten beiden Revisionsrunden (I) bereits vorgenommenen Vereinfachungen anzustellen, bevor man sich der Frage der vom Depositär zu verfolgenden Vorgehensweise in Bezug auf die in Artikel 34 COTIF 1999 (II) vorgesehenen Mitteilungen und Erklärungen zuwenden wollte.

Die Bemühungen zur Vereinfachung des derzeit im COTIF geltenden Revisionsverfahrens gehen bereits auf die 3. Revisionskonferenz der CIM<sup>1</sup> (1923/1924) zurück. Bei dieser Konferenz wurde Anlage I<sup>2</sup> des CIM-Übereinkommens einem einfachen und schnellen Revisionsverfahren unterzogen, da die Konferenz festgestellt hatte, dass „es von grösster Bedeutung sei, dass diese Vorschriften mit dem ständigen Fortschritte der technischen Wissenschaften gleichen Schritt hielten, und dass sie hiernach häufig nachgeprüft und umgearbeitet würden“. Dieses Verfahren ermöglichte es, unter Vermeidung des für die übrigen Teile des Übereinkommens vorgeschriebenen langwierigen und förmlichen Änderungsverfahrens, die Änderungen an Anlage I möglichst rasch in Kraft treten zu lassen.

Seither finden zwei unterschiedliche Revisionssysteme auf das heutige COTIF und seine Anhänge Anwendung:

- Das „klassischere“ Revisionsystem im Völkerrecht für die

Änderung der grundlegenden Bestimmungen, die in der Zuständigkeit der Generalversammlung liegen und aufgrund ihrer Bedeutung in vielen Staaten in den legislativen Bereich fallen.

- Das sogenannte vereinfachte oder beschleunigte Revisionsverfahren für die „nicht grundlegenden“ oder „technischeren“ Bestimmungen im weitesten Sinne, die im Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses liegen und in den Staaten eher unter die Verordnungsgewalt fallen.

Bei der Revision, die zur Annahme des Protokolls 1999 geführt hat, war die Frage der Revision einmal mehr Thema ausführlicher Diskussionen mit dem Ziel der Ausweitung der Zuständigkeit des Revisionsausschusses zur größtmöglichen Vereinfachung des Revisionsverfahrens.

In den schließlich angenommenen einschlägigen Bestimmungen des COTIF 1999 wird teilweise auf das bis dahin angewendete Revisionsystem des COTIF 1980 verzichtet, wobei man jedoch hinter dem ur-

sprünglich vom Sekretariat der OTIF vorgeschlagenen Vereinfachungsmaß zurückblieb.

So oder so sind die von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge die ersten gemäß dem Revisionsverfahren aus Artikel 34 COTIF vorgenommenen Änderungen, was die Mitgliedstaaten und das Sekretariat der OTIF vor gewisse Fragen bezüglich ihrer konkreten Umsetzung stellt.

### I. Revisionsverfahren des COTIF

#### 1. Unter dem Regime des COTIF 1980

Das Verfahren für die in der Zuständigkeit der Generalversammlung liegenden Änderungen basierte auf Artikel 20 des COTIF 1980. Es war weitaus förmlicher als das derzeit vorgesehene Verfahren und sah u. a. vor, dass:

- die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen in ein Protokoll aufzunehmen sind. Zwei Protokolle wurden unter diesem Rechtsregime angenommen: das Protokoll vom 20. Dezember 1990 und das Protokoll vom 3. Juni

<sup>1</sup> Ehemaliges „Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr“.

<sup>2</sup> „Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände“, aktuell die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID - Anhang C zum COTIF).

1999 (Protokoll von Vilnius);

- das Protokoll von den Vertretern der Mitgliedstaaten zu unterzeichnen ist. Zudem enthielt es Schlussbestimmungen zu seiner „Unterzeichnung, Ratifizierung, Annahme, Genehmigung“ zu seinem „Inkrafttreten“, zum „Beitritt“ zum Protokoll und zu seiner „Beziehung zum geltenden COTIF“;
- das Protokoll den Mitgliedstaaten daraufhin zur Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung vorgelegt wird;
- die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden bei der Depositarregierung hinterlegt werden, d. h. der Schweizer Regierung für das Protokoll 1990 und daraufhin beim vorläufigen Depositar (OTIF) für das Protokoll 1999 (Artikel 2 des Protokolls 1999);
- die Änderungen nach Ablauf einer nach ihrer Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung durch mehr als zwei Drittel der Mitgliedstaaten festgelegten Frist automatisch in Kraft treten.

Zur damaligen Zeit wurde dieses Verfahren jedoch bereits als Fortschritt auf dem Weg der Vereinfachung im Vergleich zum vorherigen System angesehen, da es verschiedene Vorteile aufwies:

- *Aufgabe der periodisch durchgeführten allgemeinen Revisionen.* Das Übereinkommen 1980 musste nicht mehr in regelmäßigen Abständen vollständig überarbeitet werden. Anders ausgedrückt konnte je nach Bedarf beschlossen werden, nur einzelne Bestimmungen des Übereinkommens zu ändern.
- Infolge einer *sorgfältigen Trennung der Zuständigkeiten* musste die Generalversammlung sich grundsätzlich nicht mehr mit den „tech-

nischeren“ Texten befassen, die dem vereinfachten Revisionsverfahren unterstellt waren und in der Zuständigkeit des Revisionsausschusses lagen (Artikel 21 COTIF 1980).

- In Bezug auf die Beschlüsse der Generalversammlung, die ratifiziert, angenommen oder genehmigt werden müssen, sahen sich die zuständigen staatlichen Organe, insbesondere die Parlamente, nun nur noch mit kürzeren Texten konfrontiert und nicht mehr, wie in der Vergangenheit, mit ganzen Übereinkommen, wodurch sich erwartungsgemäß die Verfahrensdauer erheblich hätte reduzieren sollen.
- Auch die automatische Inkraftsetzung der Beschlüsse der Generalversammlung nach Ablauf einer nach ihrer Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung durch mehr als zwei Drittel der Mitgliedstaaten festgelegten Frist hätte das Zeitfenster zwischen der Beschlussfassung und der Inkraftsetzung schrumpfen lassen sollen.

## 2. Revisionsarbeiten am COTIF 1980

In seinem Entwurf vom 30. August 1996 schlug das Sekretariat der OTIF eine vollständige Abkehr von dem System aus Artikel 20 §§ 1 und 2 COTIF 1980 zum Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsverfahren vor.

Die mit der Inkraftsetzung des COTIF vom 8. Mai 1980 (Inkrafttreten am 1. Mai 1985) und des Protokolls vom 20. Dezember 1990 (Inkrafttreten der Änderungen am 1. November 1996) gemachten Erfahrungen rechtfertigten seines Erachtens diese grundlegende Änderung. Aus diesem Grund hat es vorgeschlagen, sich in den Vorschriften auf Artikel 62 des Übereinkommens von Genf vom 6. März 1948 über die Gründung der IMO zu stützen.

Der ursprüngliche Vorschlag des

Sekretariates der OTIF wurde nicht beibehalten. Folgende **Argumente** wurden **gegen** die Vereinfachung ins Feld geführt, mit der die Beschlüsse der Generalversammlung nicht mehr obligatorisch einem Ratifizierungs-, Annahme- oder Genehmigungsverfahren hätten unterzogen werden müssen:

- Wichtige Änderungen oder solche mit Bezug zum Zivilrecht, dabei insbesondere die Haftungsprinzipien, sollten einer Ratifizierung unterzogen werden; hier handelt es sich um Bereiche, die in einigen Mitgliedstaaten auf Gesetzesebene zu regeln sind und daher einer Annahme im Parlament bedürfen, wie beispielsweise die Bestimmungen zum Haftungsgrund, der Beweislast, dem Anwendungsbereich, den Entschädigungen, der Verjährung, dem Erlöschen der Ansprüche oder der Gerichtsstandsregelung. Wenn die diesbezüglichen Bestimmungen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses fallen würden, wäre die Frist für die Inkraftsetzung (12 Monate)<sup>3</sup> dieser Bestimmungen auf nationaler Ebene zu kurz, um sie in nationales Recht umsetzen zu können.

- Änderungen an einem Übereinkommen, das seinerzeit ratifiziert wurde, müssen selbst auch wieder ratifiziert werden.

- Aufgrund der Tatsache, dass das nationale Recht bestimmter Staaten eine Ratifizierung vorschreibt und die Änderungen somit dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt werden müssen, würde eine zu kurze Frist (12 Monate) bis zur Anwendung der Beschlüsse die betreffenden Mitgliedstaaten zwingen, sich aufgrund von Vorgaben ihres Verfassungsrechts gegen die Änderungen auszusprechen, selbst wenn sie deren Inhalt grundsätzlich befürworten.

<sup>3</sup> Siehe Artikel 35 § 3 COTIF 1999 (Beschlüsse des Revisionsausschusses).

- Die Genehmigung durch einen Mitgliedstaat muss immer in expliziter Form erfolgen, ein Stillschweigen darf nicht als Zustimmung gewertet werden.

Der Revisionsausschuss hat für Revisionsarbeiten jedoch die folgenden **Grundsätze** festgesetzt:

- In Zusammenhang mit der Zuständigkeit (Generalversammlung/Revisionsausschuss/RID-Fachausschuss/sonstige Ausschüsse) werden unterschiedlich Revisionsverfahren beibehalten.
- Die Vorschriften müssen im Rahmen des Möglichen verhindern, dass gleichzeitig zwei oder mehrere unterschiedliche Fassungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge in Kraft sind.
- Die Vorschriften müssen so flexibel wie möglich angelegt sein. Die von den Verfassungsbestimmungen der einzelnen Mitgliedstaaten abgesteckten Grenzen müssen jedoch berücksichtigt werden, um diese nicht dazu zu nötigen, entweder Vorschriften zu akzeptieren, die sie eigentlich nicht wollen, oder sich aus der OTIF zurückzuziehen.

Mit diesen Argumenten im Hinterkopf wurde schließlich eine Bestimmung angenommen (Artikel 34 COTIF 1999), der gemäß **die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen weiterhin der Genehmigung durch die Mitgliedstaaten unterliegen.**

**3. Unter dem Regime des COTIF 1999**  
Das Verfahren für die in der Zuständigkeit der Generalversammlung liegenden Änderungen basiert auf Artikel 34 des COTIF 1999.

Im Vergleich zu dem unter dem COTIF 1980 anwendbaren Verfahren hat eine Vereinfachung stattgefunden:

- Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen müssen nicht mehr in einem Protokoll vermerkt, von den Mitgliedstaaten

unterzeichnet und obligatorisch der Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung unterworfen werden.

- Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen unterliegen dennoch der **Genehmigung durch die Mitgliedstaaten**, wobei die **Genehmigungsmodalitäten im Verfassungsrecht** jedes Mitgliedstaates **geregelt** sind.
- Die Genehmigung der Änderungen durch die Mitgliedstaaten sowie die Erklärungen, wonach man den Änderungen nicht zustimmt, müssen **dem Generalsekretär mitgeteilt werden**; die **Genehmigung** der Änderungen durch einen Mitgliedstaat oder seine **Erklärung**, den Änderungen nicht zuzustimmen, müssen somit **explizit** sein.
- Die Änderungen der Anhänge (Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten) können schneller in Kraft treten als die Änderungen des Übereinkommens selbst (Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten).
- Die Änderungen **treten** zwölf Monate nach ihrer Genehmigung **für alle Mitgliedstaaten in Kraft, mit Ausnahme derjenigen** Mitgliedstaaten, die **vor ihrem Inkrafttreten** eine **Erklärung** abgegeben haben, wonach sie diesen Änderungen nicht zustimmen. Die Mitgliedstaaten müssen somit keine von ihnen nicht gewünschte Änderung akzeptieren, müssen dies aber vor deren Inkrafttreten explizit erklären.
- Die Anwendung des betroffenen Anhangs oder der betroffenen Anhänge wird mit Inkrafttreten der Beschlüssen im Verkehr mit und zwischen den Staaten ausgesetzt, die fristgerecht erklärt haben, den Änderungen nicht zuzustimmen. Dieses System gewährleistet die Einheitlichkeit des internationalen Beförderungsrechts und verhindert die gleichzeitige Anwendung unterschiedlicher Versionen der Einheitlichen Rechtsvorschriften zwischen einzelnen Mitgliedstaaten.

## II. Depositarpraxis: Mitteilungen und Erklärungen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 34 COTIF

Die 1999 in Vilnius von der 5. Generalversammlung beschlossenen Änderungen sind noch unter dem Regime des COTIF 1980 in Kraft getreten, welches u. a. die Hinterlegung der „Ratifizierung-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde“ durch die Mitgliedstaaten vorsah (siehe auch Artikel 3 des Protokolls 1999). Das Vorgehen des Depositar warf also keine spezifischen Fragen zur Umsetzung auf, da es sich um eine im internationalen öffentlichen Recht klassische Vorgehensweise handelte.

In Anwendung des Artikels 34 COTIF 1999 und wie vorstehend erläutert sind die in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallenden Änderungen von den Mitgliedstaaten zu genehmigen; diese richten hierzu an den Generalsekretär:

- **ihre Mitteilung** über die Genehmigung der Änderungen und gegebenenfalls
- **ihre Erklärung**, wonach sie den Änderungen nicht zustimmen.

In seiner Funktion als Depositar des COTIF (Artikel 36 COTIF) hat sich der Generalsekretär bislang vorwiegend am Vorgehen des Generalsekretärs der UNO orientiert.

Es scheint daher gerechtfertigt, das Vorgehen für die Mitteilungen und Erklärungen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 34 COTIF zu hinterfragen.

Da keine spezifische Form für die Mitteilungen und Erklärungen vorgeschrieben ist, stellt sich die grundsätzliche Frage nach der für ihre Unterzeichnung zuständigen Autorität.



### 1. Mitteilungen der Mitgliedstaaten über die Genehmigung der Änderungen

Die Begriffe „Ratifizierung“, „Annahme“ und „Genehmigung“ erstrecken sich, je nach Fall, auf die sogenannte internationalen Akte, durch die ein Staat auf internationaler Ebene seine Zustimmung ausdrückt, gebunden zu sein.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Ratifikation, Annahme, oder Genehmigung auf nationaler Ebene, zu der ein Staat ggf. zunächst gemäß seinen eigenen Verfassungsgesetzen verpflichtet ist, bevor er zustimmen kann, auf internationaler Ebene gebunden zu sein, nicht ausreicht, um die Zustimmung des Staates, gebunden zu sein, auf internationaler Ebene festzustellen.

Diese Einwilligung in ein Gebundensein auf internationaler Ebene äußert sich im Rahmen der in der Zuständigkeit der Generalversammlung liegenden Revision des COTIF in Form einer **Mitteilung über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen** des Übereinkommens und seiner Anhänge, die die Staaten an den Generalsekretär richten.

Ganz allgemein kann der Begriff „Mitteilung“ verschiedene Bedeutungen annehmen:

- Mit einer Mitteilung kann ganz einfach das Ziel verfolgt werden, **gemäß einem Übereinkommen erforderliche Informationen zu liefern**. In diesem Fall informiert ein Staat über gewisse juristisch bedeutsame Tatsachen oder Ereignisse. Diese Mitteilungen haben nicht die gleiche Rechtswirkung wie eine Erklärung oder ein Vorbehalt und müssen nicht von einem der drei zuständigen Organe – also dem Staatschef, dem Regierungschef oder dem Außenminister oder einer von ihnen gehörig bevollmächtigten Person – unterzeichnet werden.
- „Mitteilungen“ können oft auch **mit**

**Urkunden gleichgestellt** werden, insofern es sich dabei um Instrumente handelt, **mit denen ein Staat seine Zustimmung, auf internationaler Ebene gebunden zu sein, zum Ausdruck bringt** und die für einen Staat gleichermaßen verbindlich sind wie Ratifikations-, Annahme- oder Beitrittsurkunden. In diesem Fall müssen sie von einem der drei zuständigen Organe – also dem Staatschef, dem Regierungschef oder dem Außenminister oder einer von ihnen gehörig bevollmächtigten Person – unterzeichnet werden. Diese Vorgehensweise trägt der Bedeutung derartiger Mitteilungen Rechnung, die den mitteilenden Staat binden und, in gleicher Weise wie eine Beitrittsurkunde, eine Ausweitung oder Änderung dessen Verpflichtungen zur Folge haben.

Tatsächlich wird mehr und mehr auf die Mitteilung zum Ausdruck der endgültigen Zustimmung zurückgegriffen. Anstelle eines Austauschs von Dokumenten oder einer Hinterlegung können die Mitgliedstaaten sich darauf beschränken, der anderen Partei oder dem Depositär ihre Zustimmung einfach mitzuteilen, eine Vorgehensweise, die auch im Wiener Übereinkommen von 1969 über das Recht der Verträge (Artikel 16 Buchst. c) erlaubt ist. Allerdings können auch die übrigen Urkunden und Instrumente zu einem Vertrag Gegenstand von Mitteilungen sein.

Für den Depositär stellt sich also die Frage, ob die Mitteilungen betreffend die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge durch die Mitgliedstaaten:

- Mitteilungen mit dem einfachen Ziel sind, die gemäß einem Übereinkommen erforderlichen Informationen zu liefern. In diesem Fall müssen Genehmigungsmitteilungen nicht von einem der drei zuständigen Organe (Staatschef, Regierungschef oder Außenminister) oder einer von ihnen gehörig

bevollmächtigten Person unterzeichnet werden;

oder

- Mitteilungen, die mit Rechtsinstrumenten vergleichbar sind, durch die der Staat seine Zustimmung, auf internationaler Ebene gebunden zu sein, zum Ausdruck bringt. In diesem Fall müssen Genehmigungsmitteilungen von einem der drei oben genannten zuständigen Organe oder einer von ihnen gehörig bevollmächtigten Person unterzeichnet werden.

2. Erklärungen der Mitgliedstaaten, den Änderungen nicht zuzustimmen  
Unabhängig von ihrem Namen oder ihrer Bezeichnung kommt eine von einem Staat abgegebene Erklärung zum Zweck des Ausschlusses oder der Abänderung der Rechtswirkung gewisser Bestimmungen des Übereinkommens einem „Vorbehalt“ gleich und wird vom Generalsekretär der UNO sich auch so behandelt. Ein Vorbehalt erlaubt dem diesen formulierenden Staat die Teilnahme an einem Übereinkommen, an dem er sonst nicht teilnehmen wollte oder könnte.

Diese Erklärungen ziehen für den erklärenden Staat juristische Rechte und Pflichten nach sich. Sie müssen daher von einem der drei zuständigen Organe – also dem Staatschef, dem Regierungschef oder dem Außenminister oder einer von ihnen gehörig bevollmächtigten Person – unterzeichnet werden.

### 3. Vorgehen des Depositärs

Im Gegensatz zu den vom Revisionsausschuss, dem RID-Fachausschuss oder dem Fachausschuss für technische Fragen beschlossenen Änderungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge bedarf es für ein Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen einer **Mitteilung** der Mitgliedstaaten an den Generalsekretär **über die Genehmigung** dieser Änderungen. Mit dieser Mitteilung erklären die Mitgliedstaaten **explizit** ihre Zustimmung

zu den von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen.

Die in Artikel 34 COTIF vorgesehenen Mitteilungen sind somit vergleichbar mit Rechtsinstrumenten, mit denen ein Staat seine Zustimmung, auf internationaler Ebene an die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge gebunden zu sein, zum Ausdruck bringt.

Die in Artikel 34 COTIF erwähnten Erklärungen sind ferner eindeutig mit Vorbehalten gleichzusetzen, insofern sie – je nach Fall – folgende Wirkungen entfalten können:

- Ausschluss der Anwendung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Grundübereinkommens oder seiner Anhänge durch den erklären-

den Mitgliedstaat;

- Aussetzung der Anwendung des betreffenden Anhangs in seiner Gesamtheit ab dem Inkrafttreten der Änderungen im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die eine derartige Erklärung abgegeben haben.

Die in Artikel 34 COTIF erwähnten Mitteilungen und Erklärungen sind Teil desselben Revisionssystems und werden daher vom Depositär auch identisch behandelt. Sie müssen vom Staatschef, Regierungschef oder Außenminister oder einer von ihnen gehörig bevollmächtigten Person unterzeichnet werden. So kann beispielsweise ein Botschafter die Mitteilung oder Erklärung unterzeichnen, vorausgesetzt er liefert dem Generalsekretär gleichzeitig auch seine Bevollmächtigung mit.

Auch ein anderer Minister als der Außenminister, wie beispielsweise der Verkehrsminister, kann die bevollmächtigte Person sein.

Um das Inkrafttreten der von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen in allen Mitgliedstaaten der OTIF wirkungsvoll zu unterstützen, hat die Rechtsabteilung unter anderem eine erste **Untersuchung der nationalen Genehmigungsverfahren** eingeleitet.

Auf dieser Grundlage wird die Rechtsabteilung auch die im Arbeitsprogramm 2016-2017 erwähnte Studie zur Durchführbarkeit einer Anpassung des Artikels 34 COTIF anstellen.

*Iris Gries*

# WIE DIE INTEROPERABILITÄT ZWISCHEN OTIF-MITGLIEDSTAATEN REALITÄT WERDEN KANN

Um den technischen Fortschritt und den wachsenden Bedarf an effizientem Eisenbahnverkehr aufeinander abzustimmen, suchen die OTIF und ihr Sekretariat permanent nach Mitteln und Wegen für die Weiterentwicklung der Bestimmungen des COTIF. Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, könnten künftig auch Vorschriften entwickelt werden, mit denen die Interoperabilität im Sinne ganzer Züge gefördert würde. Diese Betriebsart hätte das Potenzial, die Effizienz des Eisenbahnverkehrs beträchtlich zu steigern, erfordert aber auch eine weitreichende internationale Harmonisierung der Vorschriften.

Dieser Artikel gibt einen zusammenfassenden Überblick über den aktuellen Anwendungsbereich des COTIF sowie einen Ausblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen zur weiteren Verbesserung der Effizienz des internationalen Eisenbahnverkehrs mittels Interoperabilität.

## Einleitung

Das COTIF ist ein multilaterales Instrument, das Staaten, Eisenbahnakteuren und -kunden im internationalen Verkehr als Grundlage dient. Das COTIF umfasst Beförderungsverträge, Vertragsbedingungen zur Verwendung der Fahrzeuge und Nutzung der Infrastruktur, Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und für die internationale Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen. Der grenzüberschreitende Austausch von Güter- und Personenwagen ist somit vollständig abgedeckt.

Anders sieht es aus beim grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge, wo die COTIF-Vorschriften nicht lückenlos

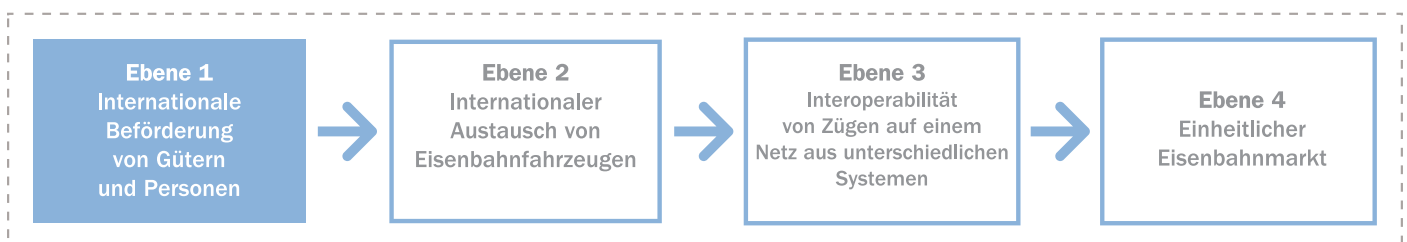
sind. Diese besondere Art des internationalen Eisenbahnverkehrs, wo ein Eisenbahnunternehmen seine Züge auf der Infrastruktur eines anderen Staates betreibt, wird als ‚Interoperabilität‘ bezeichnet. Die Interoperabilität ist einer der Grundpfeiler, auf den die EU ihre gemeinsame Eisenbahnpolitik zur Steigerung der Effizienz und Kundenorientierung der Eisenbahnen stützt. Sie könnte jedoch auch für Staaten außerhalb der EU ein geeignetes Konzept zur Erhöhung des Mehrwerts ihrer Eisenbahnsysteme darstellen.

Ziel der in diesem Artikel angestellten Analyse ist die Erforschung der Kluft zwischen den bestehenden Anforderungen des COTIF und den für die Interoperabilität benötigten.

## Vierstufenmodell der Harmonisierung des internationalen Eisenbahnverkehrs

Die Eisenbahnsysteme, die sich für ihre internationalen Beziehungen auf das COTIF stützen, können als Netz verbundener aber separater Systeme angesehen werden, bei dem Fahrgäste, Güter, Fahrzeuge und/oder Züge zwischen den nationalen Systemen ausgetauscht werden. Das Netzwerk kann auf der Grundlage virtueller Ebenen modelliert werden, wo ein höherer Harmonisierungsgrad einen reibungsloseren internationalen Verkehr ermöglicht, gleichzeitig aber auch komplexere und tiefergehende Angleichungen der Vorschriften erfordert.

## Stufe 1: Eisenbahnen und ihre Kunden



Auf der untersten Stufe dieses Netzwerkmodells wäre das Vertragsrecht des COTIF der Anhänge CIM und CIV angesiedelt, welches den grenzüberschrei-

tenden Güter- und Personenverkehr mittels harmonisierter Vertragsbestimmungen erleichtert. Diese wirtschaftsbasierten Vorschriften sollten ein

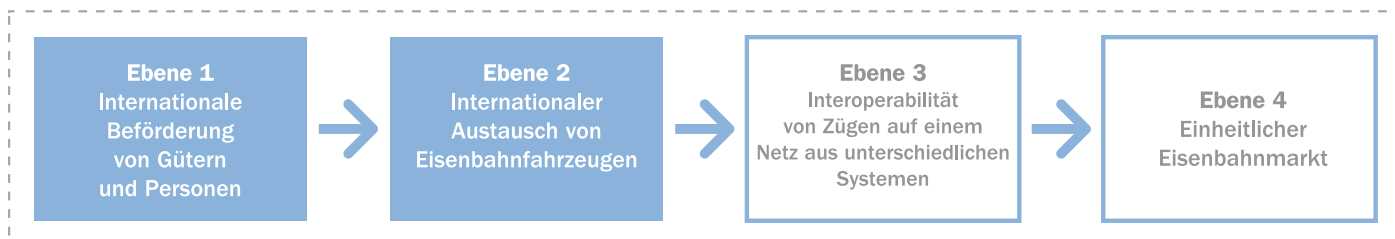
ausreichendes Maß an Rechtssicherheit schaffen, um den Absendern und Fahrgästen die Nutzung der Eisenbahn als internationales Verkehrsmittel zu

ermöglichen. Diese Vorschriften sind schon seit dem ersten Übereinkommen vom Ende des 19. Jahrhunderts Teil des COTIF und werden seither konstant weiterentwickelt. Sie regeln nicht das Eisenbahnsystem als solches, sondern liefern vielmehr eine Schnitt-

stelle zwischen den Eisenbahnen und ihren Kunden. Sie gelten als Privat- oder Vertragsrecht, welches die Beziehungen zwischen den Vertragsparteien regelt. Diese Vorschriften finden auch Anwendung auf den internationalen Verkehr innerhalb der EU.

Das RID wird quer durch die unterschiedlichen Ebenen dieses Modells angewendet, da es immer dann Anwendung findet, wenn gefährliche Güter betroffen sind.

Stufe 2: Grenzüberschreitender Fahrzeugaustausch zwischen Eisenbahnunternehmen



Die zweite Ebene dieses Modells umfasst die im Eisenbahnsystem selbst anzuwendenden Anforderungen, mit denen die Verwendung von Güter- und Personenwagen im internationalen Verkehr erleichtert wird. Damit Fahrzeuge in unterschiedlichen Eisenbahnsystemen verkehren können, müssen harmonisierte technische Vorschriften auf die Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sowie zwischen den Fahrzeugen selbst angewendet werden. Diese Vorschriften waren früher in der Technischen Einheit<sup>4</sup> und den Übereinkommen RIC und RIV enthalten. RIC und RIV wurden von Eisenbahnunternehmen verabschiedet, aktualisiert und angewendet, wohingegen die COTIF-Bestimmungen zwischen Staaten vereinbart werden. Die Technische Einheit, sowie das RIV und die technischen Teile des RIC werden nicht länger angewendet.

Vorschriften in den ETV und die Zulassungsverfahren sind in den ATMF geregelt. Darüber hinaus enthält Artikel 3a ATMF einen Verweis auf die EU-Vorschriften, welche die Bedingungen festlegen, unter denen in der EU zugelassene Fahrzeuge in Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten verwendet werden können und umgekehrt. Durch die Übertragung aller fahrzeugrelevanter TSI in ETV sind im COTIF nun alle Fahrzeugvorschriften (einschließlich der für die Interoperabilität und den sicheren Betrieb erforderlichen) in Stufe 2 abgedeckt.

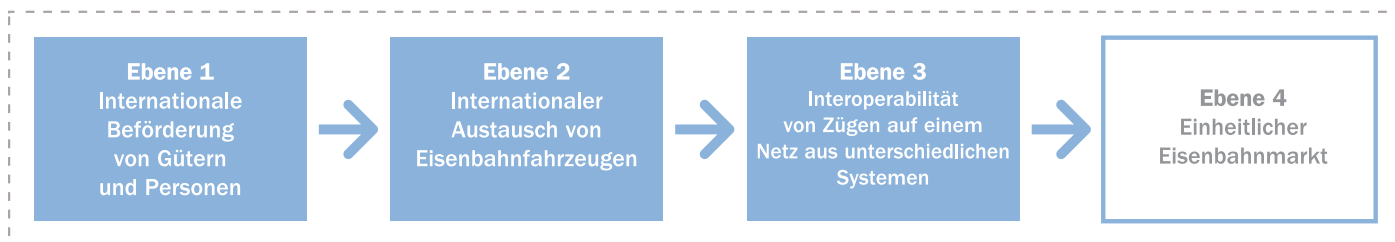
ches Recht, welches die Pflichten jeder Person oder Stelle beschreibt.

Um dem Halter ein ausreichendes Maß an Rechtssicherheit für den ausländischen Betrieb liefern zu können, enthalten die CUV Bestimmungen zur Regelung der vertraglichen Haftung zwischen dem Halter und dem die Fahrzeuge verwendenden Eisenbahnunternehmen. Die CUV gelten als Privat- oder Vertragsrecht, welches die Beziehungen zwischen den Vertragsparteien regelt. Die CUV finden auch auf Verträge zwischen Haltern und Beförderern innerhalb der EU Anwendung. Zur Umsetzung der Bestimmungen der CUV sowie einiger Elemente des öffentlichen Rechts, wie den ECM-Vorschriften, hat der Eisenbahnsektor standardisierte multilaterale Verträge in Form des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV) entwickelt, welcher die detaillierten Vertragsbestimmungen zwischen den Parteien festlegt.

Eisenbahnunternehmen, die fremde Fahrzeuge in ihren Zügen betreiben, sollten auf die gute Instandhaltung der Fahrzeuge vertrauen können. Zu diesem Zweck wurde die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) geschaffen, welche für die Gewährleistung des guten Instandhaltungszustands eines jeden Fahrzeugs verantwortlich ist. All diese Vorschriften gelten als öffent-

Heute finden sich einander ablösende

Stufe 3: Interoperabilität; Betrieb ganzer Züge über Landesgrenzen hinweg



<sup>4</sup> Die Technische Einheit war ein zwischenstaatliches Übereinkommen, das am 1. April 1887 in Kraft trat. Diese Bestimmungen wurden auf zwei internationalen Konferenzen zur Technischen Einheit der Eisenbahn im Oktober 1882 und Juli 1886 vorbereitet. Die teilnehmenden Länder suchten und fanden Lösungen zur Erleichterung des Grenzübertritts von einem technischen Standpunkt aus gesehen. Die Technische Einheit wurde von Beginn an in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn und der Schweiz angewendet. Später auch in anderen Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Luxemburg, Jugoslawien und der Türkei. Artikel 10 APTU setzt die Technische Einheit mit Inkrafttreten der ETV außer Kraft.

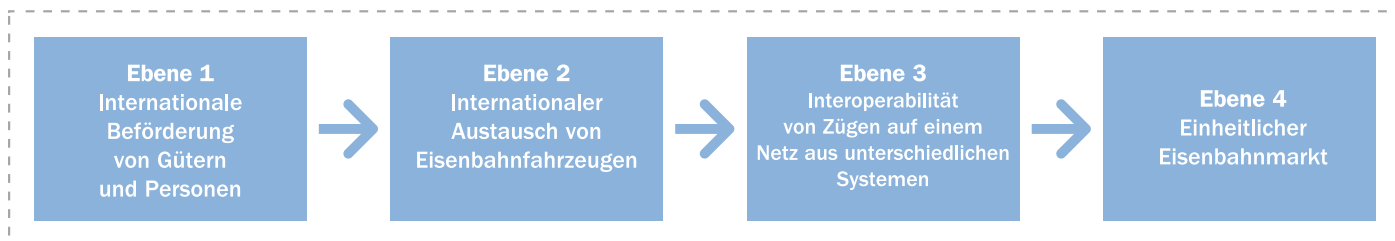


Die dritte Ebene des Netzwerkmodells wird als Interoperabilität bezeichnet. Interoperabilität bedeutet, dass ein aus einem Land kommender Zug auf dem Netz des benachbarten Landes verkehrt. Bei diesem Modell überfährt also ein vollständiger Zug die Landes-

grenze, um auf der Infrastruktur des Nachbarstaates weiter betrieben zu werden. Für diese Betriebsart muss der Infrastrukturbetreiber des Gaststaates in der Lage sein, mit mehr als einem Eisenbahnunternehmen zu kooperieren. Die gegenseitigen Pflichten

zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern müssen daher klar definiert sein und es müssen Kommunikationsverfahren und -tools eingerichtet sein, mit denen den Pflichten nachgekommen werden kann.

Stufe 4: Marktregulierung – Außerhalb des Anwendungsbereichs des COTIF



Zusätzlich zu den Stufen 1, 2 und 3 können Staaten auch noch eine Marktregulierung beschließen, bei der beispielsweise Zugangsbedingungen oder Wettbewerbsvorschriften erlassen werden. Diese Marktharmonisierung wird in unserem Modell als Stufe 4 bezeichnet.

Die EU beispielsweise hat sich für ein Einheitssystem entschieden, indem sie die Pflichten und Aufgaben aller in der EU aktiven Eisenbahnakteure harmonisiert hat. Die in der EU im Rahmen der Interoperabilitäts-, Sicherheits- und Zugangsrichtlinien (zusätzlich zu den COTIF-Bestimmungen für Vertragsrecht und die Beförderung gefährlicher Güter) angewendeten Bestimmungen beschreiben einen einheitlichen Eisenbahnmarkt. Diese Bestimmungen setzen die Bedingungen fest, unter denen sich neue Eisenbahnunternehmen niederlassen können, Zugang zu den nationalen Netzen erhalten, nationale und internationale Züge betreiben dürfen und in Wettbewerb mit anderen Eisenbahnunternehmen treten können.

Bei den EU-Vorschriften wird eine weitreichende rechtliche Integration zugrunde gelegt, wodurch sie sich für eine Anwendung außerhalb der EU nicht eignen. Selbst wenn Nachbarstaaten der EU die EU-Vorschriften (oder Teile davon) anwenden möchten, bedarf es für eine korrekte Interaktion mit dem EU-

Recht einer bilateralen Vereinbarung mit der EU.

Das COTIF ist ein zwischen souveränen Staaten geschlossenes Übereinkommen, kein Instrument für wirtschaftliche Integration. Aus diesem Grund können Entwicklungen des COTIF nicht zu einer systematischen Integration nationaler Eisenbahnsysteme oder zur Einführung eines einheitlichen Eisenbahnmarktes führen. Die Weiterentwicklung des COTIF sollte sich daher auf Stufe 3 des beschriebenen Modells konzentrieren. Es sollte jedoch sichergestellt sein, dass keine unter dem COTIF entwickelte Vorschrift mit dem EU-Recht in Konflikt tritt, da alle EU-Mitgliedstaaten mit einem Eisenbahnnetz auch Mitglieder der OTIF sind.

Die Zukunft des COTIF: ein Netz aus miteinander verbundenen Systemen?

Das COTIF deckt die Interoperabilität nicht vollständig ab; es liefert jedoch mit der Interoperabilität in Zusammenhang stehende Elemente, wie technische Vorschriften für Lokomotiven und Personenwagen und mit dem neuen Artikel 15a ATMF auch einige grundlegende Bestimmungen für die Zugbildung und den Betrieb. Darüber hinaus finden die CUI, welche die Vertragsbeziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber festlegen, in einem interoperablen Modell Anwendung. Da die Erleichterung der Interoperabi-

lität von Zügen zur Gänze mit den Zielen der Organisationen in Artikel 2, Artikel 2 § 2 und Artikel 6 § 1 Buchst. h) COTIF übereinstimmt, erlaubt das Übereinkommen grundsätzlich die Schaffung eines neuen Anhangs zum COTIF über Interoperabilität und Sicherheit. Somit gibt es eine Diskussionsgrundlage zu diesem Thema.

Die Interoperabilität ist uns wahrscheinlich hauptsächlich aus der europäischen Eisenbahnpolitik ein Begriff, wo sie mit Marktöffnung einhergeht. Allerdings hängt das Konzept der Interoperabilität nicht von Wettbewerb oder Marktöffnung ab, da Interoperabilität in einem Kooperationsrahmen gleichermaßen möglich ist. Zudem wird der Wunsch nach effizienteren und wirtschaftsorientierteren Eisenbahnen nicht nur in Mitgliedstaaten der EU verspürt. Klar ist, dass Staaten innerhalb ihrer Landesgrenzen ihr Eisenbahnsystem in der für ihre Situation effizientesten und förderlichsten Art und Weise organisieren können. Um allerdings das volle Potenzial der Eisenbahnen ausschöpfen zu können, sollte auch der internationale Verkehr koordiniert und mit den Nachbarstaaten abgestimmt werden. Diese Koordinationsbemühungen und Absprachen können unter dem COTIF stattfinden, um unterschiedliche und potenziell miteinander unvereinbare Vereinbarungen zu vermeiden.

Grundannahme sollte sein, dass Staaten, die die möglichen künftigen COTIF-Bestimmungen anwenden, gerne

neue Eisenbahnunternehmen auf ihrem Netz begrüßen (ansonsten würden sie den neuen Anhang nicht anwenden) und daher transparente Vorschriften entwickeln. In dieser Hinsicht könnten sich die neuen Bestimmungen des COTIF darauf beschränken, transparente Veröffentlichungen umfassender hochrangiger Sicherheitsvorschriften durch die Behörde (im OTIF-Recht die zuständige Behörde) vorzuschreiben und nur den Regelungsgegenstand im COTIF zu nennen.

Somit bestünde der nächste logische Entwicklungsschritt des COTIF in der Erleichterung des Betriebs ganzer Züge anstelle einzelner Fahrzeuge über die Grenzen. Aus zwei Gründen würde hierzu am besten ein neuer Anhang zum COTIF geschaffen:

- Zum einen decken die existierenden

Anhänge die Interoperabilität und damit einhergehenden Sicherheitsbestimmungen in ihrem Anwendungsbereich nicht vollständig ab;

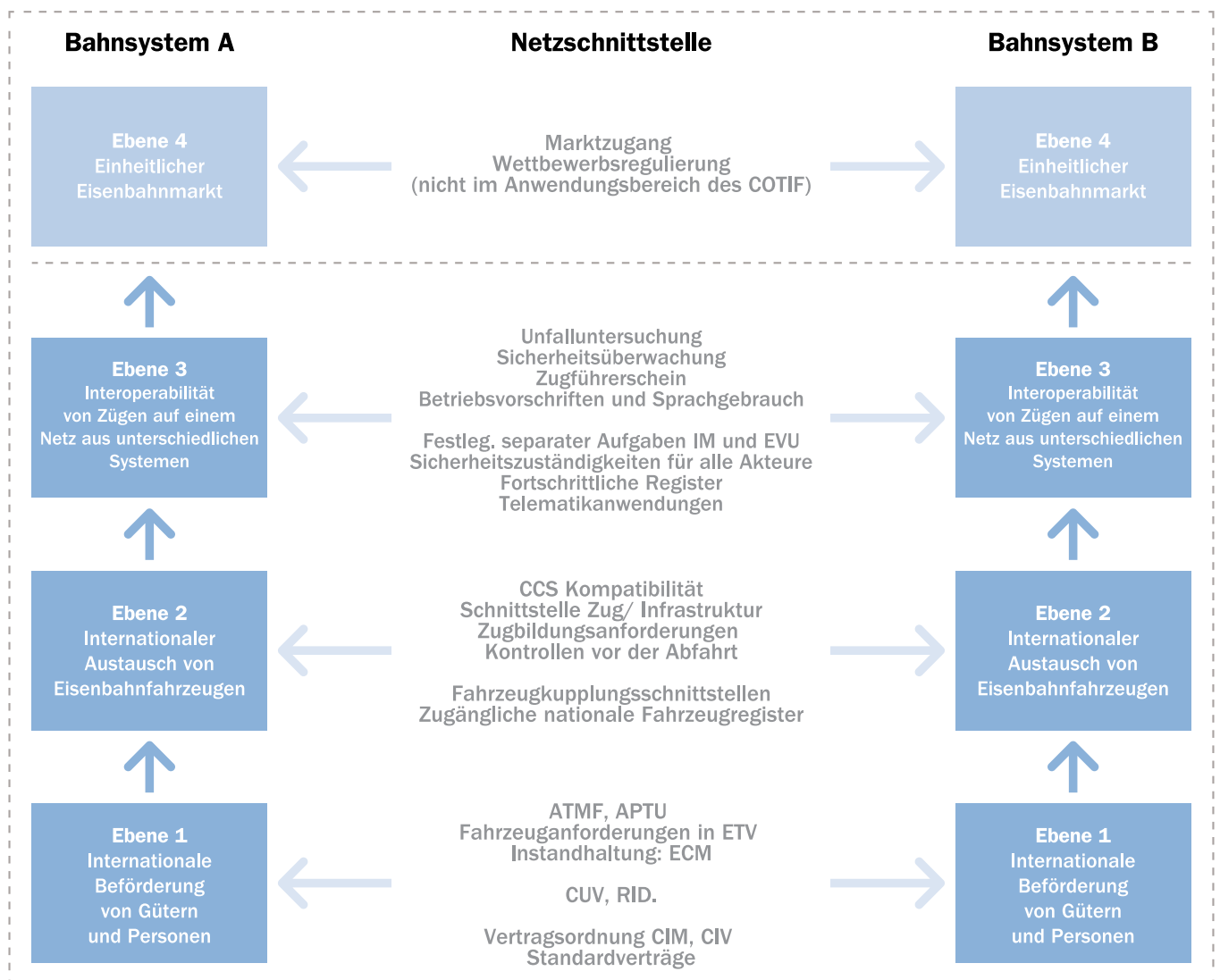
- zum anderen sind möglicherweise nicht alle Mitgliedstaaten der OTIF an der Interoperabilität interessiert, welche die Existenz ausländischer Eisenbahnunternehmen auf ihrem Staatsgebiet impliziert. Ein neuer Anhang zum COTIF würde jedem die APTU und ATMF bereits anwendenden Mitgliedstaat die Entscheidung für oder gegen den neuen Anhang offen lassen.

Mögliche künftige Anforderungen des COTIF sollten beispielsweise die betrieblichen Schnittstellen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern abdecken, da diese neben der

technischen Kompatibilität den Kern der Interoperabilität bilden. Die Spezifikationen könnten zunächst auf konzeptueller Ebene mit Fokus auf den grundlegenden Sicherheitspflichten der Akteure entwickelt werden, indem sie in einen neuen Anhang zum COTIF integriert werden. In einem zweiten Schritt könnten in Form von Sekundärgesetzgebung zu dem neuen Anhang, in einer mit den ETV zu den APTU vergleichbaren Form, detailliertere Bestimmungen entstehen.

Keines der bestehenden Organe der OTIF deckt explizit den Anwendungsbereich der Interoperabilität und Sicherheit ab, am nächsten kommen sie jedoch dem Fachausschuss für technische Fragen, welcher daher die Diskussionen zu diesem Thema anstoßen könnte.

Bas Leermakers



## GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (BERN, 14. BIS 18. MÄRZ 2016)

Obwohl dies die erste Gemeinsame Tagung des Bienniums 2016/2017 war, betrafen die meisten Diskussionen noch die Ausgabe 2017 des RID/ADR/ADN, die von der WP.15 und vom RID-Fachausschuss im Mai 2016 noch endgültig verabschiedet werden müssen. 26 Staaten, die Europäische Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 16 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

### Tanks

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte.

Beförderungen von Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC nach Ablauf der Fristen für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung

Ortsbewegliche Tanks und Großpackmittel (IBC) dürfen nach Ablauf der Prüffrist für die wiederkehrende Prüfung (5- oder 2,5-Jahresprüfung) innerhalb eines Zeitraums von 3 Monaten befördert werden dürfen, wenn sie vor Ablauf der Prüffrist befüllt wurden. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hatte der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erstmals im März 2015 den Antrag unterbreitet, diese Erleichterung auch auf Kesselwagen, Tankfahrzeuge, abnehmbare Tanks, Batteriewagen und Batterie-Fahrzeuge auszuweiten.

Die Tank-Arbeitsgruppe sah wegen der gegenüber dem Seeverkehr kürzeren Transportzeiten im Landverkehr zunächst nicht die Notwendigkeit einer solchen Regelung. Die UIC legte daraufhin konkrete Fallbeispiele vor, die zeigten, dass auch bei Kesselwagen oder Tankcontainern, die noch vor Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, während der Beförderung eine Überschreitung der Frist und damit ein nicht vorschriftenkonformer Zustand eintreten kann. Sie räumte jedoch ein, dass für Kesselwagen und Tankcontainer eine maximale Überschreitung der Frist um einen Monat ausreichend sein sollte. Allerdings sollte für die Rücksendung des Ladeguts zum Recycling oder



*MEGC, der mit Hilfe eines Hakenlifts von einem Lastwagen entladen wird*

zur Entsorgung ein Zeitraum von drei Monaten zugelassen sein.

Dieser überarbeitete Antrag wurde von der Tank-Arbeitsgruppe schließlich angenommen.

Beförderung von MEGC mit Hakenliftsystemen

Norwegen befasste die Gemeinsame Tagung mit verschiedenen Fragen zur Beförderung von Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC), die mit einem sogenannten Hakenliftsystem auf ein Trägerfahrzeug verladen werden.

Der Absatz 6.8.3.1.5 fordert für den Bau von Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC, dass die Elemente und ihre Befestigungseinrichtungen in der Lage sein müssen, unter der höchstzulässigen Masse der Füllung die in Absatz 6.8.2.1.2 definierten Kräfte aufzunehmen. Es sind keine Vorschriften enthalten, wonach der MEGC selbst und seine Befestigungseinrichtungen in der Lage sein müssen, diese Kräfte aufzunehmen, wie dies für Tankcontainer und



*Auf einen Anhänger aufgesetzter MEGC mit Haken*

UN-MEGC der Fall ist.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, den Absatz 6.8.3.1.5 so zu ändern, dass deutlich wird, dass neben den einzelnen Elementen des MEGC auch der Rahmen des MEGC in der Lage sein muss, den grundlegenden Beanspruchungen des Eisenbahn- und des Straßenverkehrs standzuhalten.

Weder die Begriffsbestimmung von MEGC noch die Begriffsbestimmung von UN-MEGC sieht vor, dass MEGC der Begriffsbestimmung von Contai-

ner entsprechen müssen. Ein MEGC, der unter die Begriffsbestimmung von Container im Sinne des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) von 1972 in der jeweils geänderten Fassung fällt, muss jedoch neben den Vorschriften des RID/ADR auch die anwendbaren Vorschriften dieses Übereinkommens erfüllen. Der Abschnitt 7.1.3, der eine solche Bestimmung bereits für Großcontainer, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer enthält, wurde um MEGC ergänzt.

Ein weiterer Antrag, der sich mit den Einrichtungen zur Befestigung des MEGC auf Trägerfahrzeugen befasste, wurde zuständigkeithalber an die WP.15 weitergereicht.

#### Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2017

##### Verwendung von IBC als Bergungsverpackungen

In die Ausgabe 2015 des RID/ADR/ADN wurde die Bestimmung aufgenommen, dass neben Verpackungen auch Großverpackungen und Großpackmittel (IBC) als Bergungsverpackungen bzw. Bergungsgroßverpackungen verwendet werden dürfen. Dem UN-Expertenunterausschuss wurde daraufhin der Antrag unterbreitet, in den UN-Modellvorschriften neben den Großverpackungen ebenfalls Großpackmittel zuzulassen. Der UN-Expertenunterausschuss lehnte dies jedoch mit der Begründung ab, dass Großpackmittel nicht für die Aufnahme von Gegenständen ausgelegt und geprüft seien und dass in diesem Fall Großverpackungen verwendet werden müssten.

Die Europäische Föderation der Entsorgungswirtschaft (FEAD) machte die Gemeinsame Tagung darauf aufmerksam, dass in Europa heute IBC als Bergungsverpackungen verwendet werden. Dabei handelt es sich um metallene IBC des Typs 11A, in die Fässer mit bis zu 200 Liter Fassungsraum eingesetzt werden können.

Die Gemeinsame Tagung beschloss darauf hin, im europäischen

Landverkehr weiterhin Großpackmittel für die Verwendung als Bergungsverpackungen zuzulassen, diese jedoch auf den derzeit verwendeten Typ (11A) zu beschränken.

##### Übergangsvorschrift für Gefahrzettel

Die Ausgabe 2013 des RID/ADR/ADN sah vor, dass Gefahrzettel auf kleinen Versandstücken geringere Abmessungen haben dürfen, sofern sie deutlich sichtbar bleiben. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter wurde diese Möglichkeit der Verkleinerung der Gefahrzettel verschärft, indem präzisiert wurde, dass die Linie innerhalb des Randes weiterhin in einem Abstand von 5 mm vom Rand verlaufen muss und auch die Breite dieser Linie weiterhin 2 mm betragen muss. Wegen dieser zusätzlichen Anforderungen wurde eine Übergangsvorschrift aufgenommen, welche die Weiterverwendung alter Gefahrzettel bis zum 31. Dezember 2016 ermöglicht.

Die genannten Einschränkungen führen allerdings dazu, dass die Symbole des Gefahrzettels noch weiter verkleinert werden müssen, als dies bei einer rein proportionalen Verkleinerung des Gefahrzettels erforderlich wäre. Die Sichtbarkeit der wichtigen Elemente des Gefahrzettels wird dadurch unnötig beeinträchtigt. Auf Antrag Deutschlands wurde bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses eine erneute Änderung beschlossen, wonach nur noch eine Einhaltung der Proportionen gefordert wird.

Da diese Änderung allerdings erst in das RID/ADR/ADN 2019 übernommen werden kann, beschloss die Gemeinsame Tagung die Übergangsvorschrift für Gefahrzettel in Unterabschnitt 1.6.1.30 bis zum 31. Dezember 2018 zu verlängern.

##### Beförderung in loser Schüttung gemäß BK- oder VC-Codes

Die Beförderung in loser Schüttung ist unter den in Kapitel 7.3 RID/ADR festgelegten Bedingungen zugelassen,

wobei zwei verschiedene Alternativen vorgesehen sind. Eine Alternative ist die Verwendung von intermodalen Schüttgut-Containern (BK-Codes), die andere Alternative ist die Verwendung von Wagen/Fahrzeugen und Containern (VC-Codes) im europäischen Landverkehr. Bei einer Betrachtung der Tabelle A des RID/ADR fällt auf, dass zahlreichen UN-Nummern zwar ein VC-Code, nicht jedoch ein BK-Code zugeordnet ist. Während BK-Schüttgut-Container präzisen Vorschriften entsprechen müssen, ist dies für VC-Umschließungen (Wagen/Fahrzeuge und Container) nicht der Fall. Ungeachtet dessen ist unklar, ob ein BK-Schüttgut-Container auch in allen Fällen verwendet werden darf, in denen die Verwendung eines VC-Schüttgut-Container zugelassen ist.

Die Gemeinsame Tagung nahm auf Antrag Spaniens die Aufnahme einer Bemerkung zu Unterabschnitt 7.3.3.1 an, um klarzustellen, dass bei Angabe eines VC 1-Codes in Spalte 17 der Tabelle A auch ein Schüttgut-Container BK 1 und bei Angabe eines VC 2-Codes ein Schüttgut-Container BK 2 verwendet werden darf, sofern alle Bestimmungen des Abschnitts 7.3.3 eingehalten werden.

#### Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019

##### Gefahrgutbeauftragter

Der Europäische Verband der Gefahrgutbeauftragten (EASA), dem erst vor Kurzem Beraterstatus eingeräumt wurde, hatte der Gemeinsamen Tagung ein Dokument unterbreitet, mit dem umfassende Änderungen zu dem für den Sicherheitsberater geltenden Abschnitt 1.8.3 vorgeschlagen wurden. Obwohl dieser Antrag zu sehr kontroversen Diskussionen führte, konnte sich die Gemeinsame Tagung auf verschiedene Änderungen einigen.

Beispielsweise wird künftig die Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten, die momentan nur für Unternehmen gilt, deren Tätigkeit die Beförderung, das Verpacken, das



Beladen, das Befüllen oder das Entladen gefährlicher Güter umfasst, auf den Absender gefährlicher Güter ausgedehnt. In einigen Vertragsstaaten des RID, des ADR oder des ADN ist diese Pflicht bereits in der nationalen Gesetzgebung enthalten. Der Vertreter der EASA wurde jedoch gebeten, einen Vorschlag zu Übergangsvorschriften für einen Zeitraum von vier Jahren ab dem Inkrafttreten, d.h. bis 2023, auszuarbeiten. Da die in diesem Zusammenhang erforderlichen Änderungen auch den Schulungsnachweis des Gefahrgutbeauftragten erfassen, muss für die Gültigkeit der bisherigen Schulungsnachweise eine getrennte Übergangsvorschrift vorgesehen werden.

Der Antrag der EASA, auch für den Betreiber von Kesselwagen einen Gefahrgutbeauftragten vorzuschreiben, wurde zuständigshalber an die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zur Behandlung übertragen. In diesem Zusammenhang müssten allerdings noch Informationen geliefert werden, warum die Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten für den Betreiber eines Kesselwagens, nicht aber für den Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks gelten soll.

Ein weiterer Antrag der EASA bezog sich auf den Jahresbericht des Gefahrgutbeauftragten, den dieser „für die Unternehmensleitung oder gegebenenfalls für eine örtliche Behörde über die Tätigkeiten des Unternehmens in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter“ erstellen muss.

EASA schlug vor, diesen Jahresbericht zu standardisieren, da das Qualitätsniveau dieser Berichte in den verschiedenen Vertragsstaaten sehr unterschiedlich sei.

Da die Meinungen zum Nutzen eines harmonisierten Berichtsmusters auseinander gingen, wurde der Vertreter der EASA gebeten, Sinn und Zweck dieser Berichte zu analysieren, bereits bestehende Muster von Bericht-

en zu berücksichtigen und die Option der Erstellung eines Leitfadens in Erwägung zu ziehen.

Der Antrag der EASA, Schulungen im Sinne des Kapitels 1.3 (Unterweisung von Personen, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind) ausschließlich von Personen durchführen zu lassen, die im Besitz eines Schulungsnachweises für Gefahrgutbeauftragte sind, wurde von der Gemeinsamen Tagung abgelehnt. Die Mehrheit der Regierungs- und Nichtregierungsdelegationen war der Ansicht, dass die Schulung an spezifische Funktionen im Unternehmen geknüpft sei. Für gezielte Schulungen mit Bezug zum unternehmensinternen Arbeitsumfeld und unter Berücksichtigung anderer Vorschriften als der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter seien qualifizierte und erfahrene Mitarbeiter des Unternehmens oftmals kompetenter als Gefahrgutbeauftragte.

#### Verschiedenes

Beförderung von Druckgefäßen, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika (DOT) zugelassen sind

Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2015 wurden Diskussionen bezüglich des Auslaufens der multilateralen Sondervereinbarung M 237 zum ADR geführt, welche die Beförderung von Gasflaschen zulässt, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind, jedoch weder den Vorschriften für RID/ADR-Gefäße noch denen für UN-Druckgefäße entsprechen (siehe Zeitschrift 2/2015, Seite 18).

Der Europäische Industriegase-Verband (EIGA) hatte der Gemeinsamen Tagung ein Dokument vorgelegt, in dem verschiedene von den Vertragsstaaten gestellte Fragen beantwortet wurden. Insgesamt seien jährlich 10.000 Gasflaschen betroffen, die für die Beförderung von Spezialgasen aus den USA nach Europa verwendet würden. Angesichts von einem Gesamtbestand von etwa 35 Millionen Flaschen für industrielle Gase

stellten diese einen sehr geringen Prozentsatz dar. Diese Spezialgase würden beispielsweise bei der Herstellung von Glasfasern und von Halbleitern, in der Photovoltaik-Forschung, für Augenkorrekturen oder in der medizinischen Forschung verwendet. Da die Ausrüstungsgegenstände der Betriebe an diese Flaschen angepasst seien, sei eine Umstellung auf UN-Druckgefäße nicht ohne Weiteres möglich. Außerdem legte EIGA in seinem Dokument dar, welche Beschränkungen Titel 49 des United States Code of Federal Regulations (49 CFR) für die Befüllung und die Beförderung von für den Export bestimmter ausländischer Flaschen sowie die Entleerung und die Beförderung importierter ausländischer Flaschen vorsähen.

EIGA erklärte auch, dass im zweiten Quartal 2016 eine Petition an das DOT eingereicht werden solle, deren Ziel es sei, europäische Gasflaschen zum Import, zur Beförderung und Entleerung in den Vereinigten Staaten sowie zur Befüllung für den Export zuzulassen. Dieses Petitionsverfahren werde mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen.

Das Vereinigte Königreich kündigte an, eine neue multilaterale Sondervereinbarung als Ersatz für die am 1. Juni 2016 auslaufende Sondervereinbarung mit einer maximalen Gültigkeit von drei Jahren auszuarbeiten. Während einige Delegationen ankündigten, eine solche neue Sondervereinbarung zu unterzeichnen, äußerten andere den Wunsch, dass diese Sondervereinbarung auf diejenigen Gase beschränkt werden sollte, die momentan in DOT-Gefäßen befördert werden.

#### Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird vom 19. bis 23. September 2016 in Genf stattfinden und wird ihre Diskussionen zu den Änderungen 2019 fortsetzen.

*Jochen Conrad*

# ÖFFENTLICHE KONSULTATION DER GD MOVE UND DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION ZUR VERORDNUNG (EG) NR. 1371/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES VOM 23. OKTOBER 2007 ÜBER DIE RECHTE UND PFLICHTEN DER FAHRGÄSTE IM EISENBAHNVERKEHR (PRR)

Am 9. Februar 2016 hat die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission eine öffentliche Konsultation gestartet, als ersten Schritt in Richtung einer eventuellen Revision der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR).

Diese europäische Verordnung gilt seit dem 4. Dezember 2009 für die Eisenbahnbeförderung von Personen in den Ländern der Europäischen Union.

In einem Brief vom 1. März 2016 hat die GD MOVE die OTIF eingeladen, an ihrer öffentlichen Konsultation auf ihrer Internetseite teilzunehmen:

## Einleitung

**M**it dieser Konsultation erhoffen sich die Instanzen der Union, genügend Daten zu bekommen, um die Auswirkungen der Anwendung der verschiedenen Bestimmungen der PRR und der unterschiedlichen zur Konsultation stehenden Änderungsmöglichkeiten auswerten zu können.

Auch stellt diese Konsultation ein Etappenziel im Fahrplan dar, mit dem die zu bevorzugenden Optionen für die Revision der PRR zum Zweck der Erweiterung der Fahrgastrechte auf dem Gebiet der Union ermittelt werden sollen.

Die Europäische Kommission hat die erste Folgenabschätzung Ende 2015 lanciert.

Eine solche Folgenabschätzung ist unerlässlich vor jeglicher Revision eines bedeutsamen europäischen Rechtstextes.

## Revisionsbedarf der Verordnung und zu lösende Probleme

Aus einer nach Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1371/2007 durchge-

führten Studie geht hervor, dass nur fünf Staaten der Union sie vollständig anwenden, während die einundzwanzig übrigen Staaten sie infolge der von ihnen erklärten Ausnahmen nur teilweise anwenden.

Die Europäische Kommission hat also festgestellt, dass die Fahrgäste vor allem im nationalen Verkehr von den in der Verordnung vorgesehenen Vorteilen nicht voll profitieren und nicht ausreichend geschützt sind. Diese Feststellung deckt eine große Rechtsunsicherheit auf, der die Fahrgäste ausgesetzt sind, da ihre Rechte von Land zu Land mitunter erheblich voneinander abweichen können. Die Entschädigungen im Verspätungsfall beispielsweise variieren je nach Land, in Abhängigkeit davon, ob das Land seine Verkehrsunternehmen von der Anwendung gewisser Bestimmungen der Verordnung freigestellt hat oder nicht.

Folglich werden die Eisenbahnunternehmen, die in den unterschiedlichen Mitgliedstaaten ihrer Tätigkeit nachgehen, nicht gleich behandelt.

Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, ob die Verkehrsunternehmen auch mit überflüssigen

Regelungen konfrontiert sind oder mit solchen, die mit dem internationalen Übereinkommen COTIF/CIV inkompatibel sind.

Darüber hinaus hat die Kommission ein erhebliches Diskriminationsrisiko zwischen den Eisenbahnunternehmen einerseits und den übrigen Verkehrsträgern andererseits aufgedeckt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um die Ungleichbehandlung zwischen dem Eisenbahn- und dem Luftverkehr in Bezug auf die Zahlung von Entschädigungen im Verspätungsfall infolge des Urteils des Europäischen Gerichtshofs im Fall C-509/11 und dem sich daraus ergebenden Vorteil des Flugverkehrs, der sich bei außerordentlichen Ereignissen auf höhere Gewalt berufen kann. Infolge dieses Urteils können sich Eisenbahnunternehmen nämlich nicht mehr auf höhere Gewalt berufen, um den Entschädigungszahlungen für Verspätungen zu entgehen.

Hauptadressaten der Konsultation sind die Reisenden im Eisenbahnverkehr und die nationalen Behörden der EU-Mitgliedstaaten.

Der Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 übernimmt die Einheitlichen Rechtsvorschriften für

den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV - Anhang A zum COTIF, Artikel 6 bis 64, mit Ausnahme von Artikel 57), welche die Vertragsbeziehungen zwischen Beförderer und Reisendem regeln. Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass die Beziehung zwischen den Bestimmungen der CIV und denen der PRR anscheinend nicht immer klar ist und es daher für die diese anwendenden Eisenbahnunternehmen zu Rechtsunsicherheiten kommen kann. Einige Begriffsbestimmungen, wie beispielsweise die des Beförderers, sind in den beiden Texten nicht kohärent.

Die Kommission plant eine Revision bestimmter Teile der Verordnung, insbesondere im Bereich der Beförderung von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität, um sie an die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität anzupassen.

#### Beteiligung des Sekretariates der OTIF an der Konsultation

Am 22. März 2016 hat das Sek-

retariat der OTIF das vollständig ausgefüllte Konsultationsformular an die Kommission zurückgeschickt.

Als einen der negativen Aspekte hatte es vermerkt, „dass es schwierig sei, sich bei einer Revision der CIV zu koordinieren, solange die ER CIV in der PRR als Anlage enthalten sind“.

Darüber hinaus hat das Sekretariat sich dafür stark gemacht, bei den Entschädigungszahlungen in Verspätungsfällen faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen.

In Bezug auf die Beseitigung der Unstimmigkeiten zwischen der PRR und den CIV betonte das Sekretariat, dass die beste Lösung in der Trennung der beiden Rechtstexte bestünde, mit anderen Worten, dass die ER CIV nicht mehr als Anhang in die PRR integriert sein sollten. Der Grund hierfür ist der folgende: „Durch den Beitritt der EU zum COTIF sind die ER CIV ein integraler Bestandteil des EU-Rechts geworden. Somit sollte in den Anhängen der Verordnung einfach darauf verwiesen werden können.“ Der Verweis könnte wie folgt lauten:

„Wenn sich der Abfahrts- und der Zielort der Reise in zwei unter-

schiedlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union befinden, gelten für die sich aus den Eisenbahnbeförderungsverträgen der Fahrgäste ergebenden Beziehungen die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (ER CIV), Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999.“

Unter Berücksichtigung dieses Verweises könnte das Ziel der PRR wie folgt gefasst werden:

„Die Verordnung dient der Ausweitung des Geltungsbereichs der Bestimmungen der CIV auf den Eisenbahnverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaates; der Verstärkung des Schutzes der Fahrgäste in den Mitgliedstaaten der EU; der Erhöhung des effektiven Schutzes der Fahrgäste durch zusätzliche Bestimmungen.“

Carlos del Olmo

## VERANSTALTUNGSKALENDER 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORT
7. - 8. Juni	Fachausschuss für technische Fragen 9. Tagung	Bern - Schweiz
9. - 10. Juni	Arbeitsgruppe RID-ATMF	Bern - Schweiz
29. - 30. Juni	Verwaltungsausschuss - 125. Tagung	Bern - Schweiz
7. - 8. September	Fachausschuss für technische Fragen 29. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Lille - Frankreich
19. - 23. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Genf - Schweiz

## VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
31. Mai - 3. Juni	Zeitweilige Arbeitsgruppe der OSShD „Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
8. - 10. Juni	MCXLIV Ministerkonferenz	OSShD	Baku - Aserbaidschan
13. - 14. Juni	Expertengruppe Unified Railway Law-13. Tagung- (SC.2/GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
15. - 16. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
21. Juni	TEN-T Days	Europäische Kommission - GD MOVE	Rotterdam-Niederlande
22. - 24. Juni	Internationale Eisenbahn Güterverkehrskonferenz GRFC	UIC	Rotterdam-Niederlande
27. Juni - 6. Juli	49. Tagung des ECOSOC-Unter- ausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	Vereinte Nationen - ECOSOC	Genf - Schweiz
5. - 6. Juli	Generalversammlung - 88. Tagung	UIC	Rome - Italien
8. Juli	76. Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission - GD MOVE	Brüssel - Belgien
8. Juli	Treffen Verwaltungsvereinbarung	GD MOVE ERA	Brüssel - Belgien
23. - 26 . August	Expertenberatung zur Anlage 2 des SMGS „Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
6. September	Arbeitsgruppe zur TSI OPE	ERA	Lille - Frankreich
6. - 8. September	Steuergruppe und Expertengruppe CIM/SMGS	CIT	Warschau - Polen



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](mailto:media@otif.org)

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) unter „Presse“ 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](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)