



Zeitschrift

124. Jahr, Nr. 3 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 China und die OTIF unterzeichnen ein erstes Abkommen

COTIF

- 5 Rücknahme der Vorbehalte der Tschechischen Republik

WEITERVERBREITUNG

- 6 Die OTIF als Stakeholder im euro-asiatischen Projekt der Postzustellung mit der Eisenbahn
6 Rede für eine verstärkte Zusammenarbeit
7 Die Global Rail Freight Conference des UIC
8 „Interoperabilität jenseits der EU“, ein zu verfolgendes Projekt
8 Die OTIF, das Seminar des ETCR und das Collège d'Europe

ENTWICKLUNGEN IM EISENBahnRECHT

EISENBahnTECHNIK

- 9 9. Tagung des fachausschusses für Technische Fragen
12 Das vierte Eisenbahnpaket – „technischer Pfeiler“

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 14 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 23. und 24. Mai 2016)

TRANSPORTRECHT

- 17 Arbeitsgruppe „ER CUI“: Vorbereitung eines Textentwurfs für den Revisionsausschuss

VERANSTALTUNGSKALENDER



Foto
Valerio Compagnone - OTIF
OTIF - Mitarbeiter

FS - Italiane
UIC



Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs – so lautet der historische Auftrag der OTIF. Heute geben die Handelsentwicklungen zwischen Europa und Asien dieser Frage einen neuen Sinn. Das Konzept der neuen Seidenstraße, das sowohl von China als auch von den Ländern Zentralasiens getragen und vorangetrieben wird, beruht auf einem neuen terrestrischen Liniennetz, welches die Grundlage für die Handelsentwicklungen bildet.

Aus diesem Grund wäre es auch falsch zu denken, dass bei dem Projekt eine bestimmte Route oder Achse privilegiert werden sollte. Sein Erfolg wird sich vielmehr daran bemessen, in wie weit es effiziente Verbindungen zwischen den von ihm durchquerten Ländern schaffen kann. Diese Bedingung ist umso wichtiger, als der Landgüterverkehr nur dann wirklich effizient funktionieren kann, wenn er symmetrisch ist und so Leerfahrten weitestgehend vermieden werden können.

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich in pragmatischer Manier, die nötigen Rechtsinstrumente dafür zu entwickeln.

Sie finden hierzu in dem Artikel über die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vom Juni 2016 erste Diskussionen über ein Interoperabilitätskonzept, welches über die Europäische Union hinausreichen soll. Dieses Konzept, welches von den Hauptakteuren selbst entwickelt wird, sollte dazu beitragen, durch die Wahrung der Harmonisierung der OTIF- und EU-Vorschriften die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn auf sehr langen Strecken erheblich zu verbessern. Ergänzend dazu sollten die Arbeiten am Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (CUI) dazu führen, eine Rechtsgrundlage für einen einheitlichen Vertrag für die Trassenzuweisung im internationalen Verkehr anbieten zu können.

Schließlich möchte ich auch auf die Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Zusammenarbeit mit der staatlichen chinesischen Eisenbahngesellschaft (NRA) am 12. Juli 2016 hinweisen, einem Ereignis, das ich sehr begrüße. Ich sehe darin ein Zeichen, dass unser Engagement für einen globalen Ansatz im internationalen Verkehr auf fruchtbaren Boden gestoßen ist.

François Davenne

CHINA UND DIE OTIF UNTERZEICHNEN EIN ERSTES ABKOMMEN

Am 12. Juli 2016 durfte das Sekretariat der OTIF einige Vertreter der staatlichen chinesischen Eisenbahnbehörde (NRA) in Bern begrüßen.

Im Rahmen des chinesischen Projektes „Belt and Road“ hat die NRA ihr Interesse an der Organisation und dem rechtlichen Rahmen des COTIF bekundet. Einem harmonisierten Rechtsrahmen, der den Grenzübertritt erleichtert.

Das Treffen hat im Sitz der OTIF in Bern stattgefunden, in Anwesenheit der Herren Lu Dongfu, Direktor der staatlichen chinesischen Eisenbahnbehörde und Vize-Minister für Verkehr, Chu Feiyue, Generaldirektor der Abteilung für Ausrüstungsüberwachung, Mi Long, Generaldirektor der Abteilung für Bauüberwachung, Wang Jiayu, stellvertretender Generaldirektor der Abteilung für Außenbeziehungen, und Wang Jianfei, stellvertretender Direktor der Abteilung für allgemeine Angelegenheiten.



Frau Elizabeth Hirst, Generaldirektorin der Regulis SA, Herr Howard Rosen, Vorsitzender der Rail Working Group, und Herr Erik Evtimov, stellvertretender Generalsekretär des CIT, waren ebenfalls anwesend.

Das Sekretariat der OTIF hat die verschiedenen Vorzüge der rechtlichen und technischen Instrumente des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgestellt. Die Teilnehmer konnten sich zu den großen Herausforderungen des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs

vor dem Hintergrund der neuen Seidenstraße austauschen, und es haben sich Arbeitsbeziehungen zwischen den beiden Institutionen entwickelt.

Am späten Nachmittag haben NRA und OTIF eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der die wichtigsten Elemente der Zusammenarbeit festgelegt sind, darunter insbesondere:

1. der Austausch in puncto Vorschriften zum Eisenbahnverkehr, technische Eisenbahnnormen, Trassen der Verkehrskorridore usw.;
2. die Förderung des gemeinsamen CIM/SMGS-Frachtbriefs für direkte Eisenbahnverkehre zwischen Asien und Europa durch die Ermittlung der dadurch hervorgerufenen Probleme und die Suche nach Lösungen zu ihrer Behebung;
3. die Prüfung der durch den Betrieb von chinesisch-europäischen Güterzügen hervorgerufenen Probleme und ihre Behebung.

Die Ziele dieser Zusammenarbeit stehen ganz im Zeichen der Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen Asien und Europa.

Die Absichtserklärung kennzeichnet den Beginn der Zusammenarbeit zwischen China und der OTIF. Sie bezeugt das Interesse Chinas an den rechtlichen und

Die staatliche Eisenbahnbehörde und das staatliche Eisenbahnunternehmen wurden gegründet, um die administrativen Fragen im Eisenbahnverkehr von geschäftlichen Fragen zu trennen.

Die staatliche Eisenbahnbehörde ist zuständig für die Eisenbahnpolitik, den Entwicklungsplan, institutionelle Reformen und sonstige administrative Fragen, die zuvor vom ehemaligen Eisenbahnministerium übernommen wurden. Sie kümmert sich zudem um die Festlegung technischer Normen sowie die Kontrolle der Eisenbahnsicherheit und der Qualität in Betrieb und Bau.

Zwei weitere ihrer Aufgaben bestehen in der Festlegung industrieller Eisenbahnnormen in China sowie in der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr.

technischen Instrumenten der OTIF. Gleichermassen zeigt sich darin auch der Wille Chinas, über die Möglichkeit eines Beitritts zur OTIF nachzudenken.

Das Sekretariat begrüßt diese Vereinbarung, die den Grundstein für die Zusammenarbeit mit der Volksrepublik China bildet.



RÜCKNAHME DER VORBEHALTE DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

Am 29. Juli 2016 hat die Tschechische Republik ihre Urkunde zur Rücknahme ihrer Vorbehalte mit sofortiger Wirkung beim Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinterlegt.

Am 8. Dezember 2008 hatte sie gemäß Artikel 42 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) erklärt, folgende Anhänge nicht anzuwenden:

- Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen

Eisenbahnverkehr (ER CUI – Anhang E zum COTIF),

- Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER APTU – Anhang F zum COTIF),

- Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF – Anhang G zum COTIF).

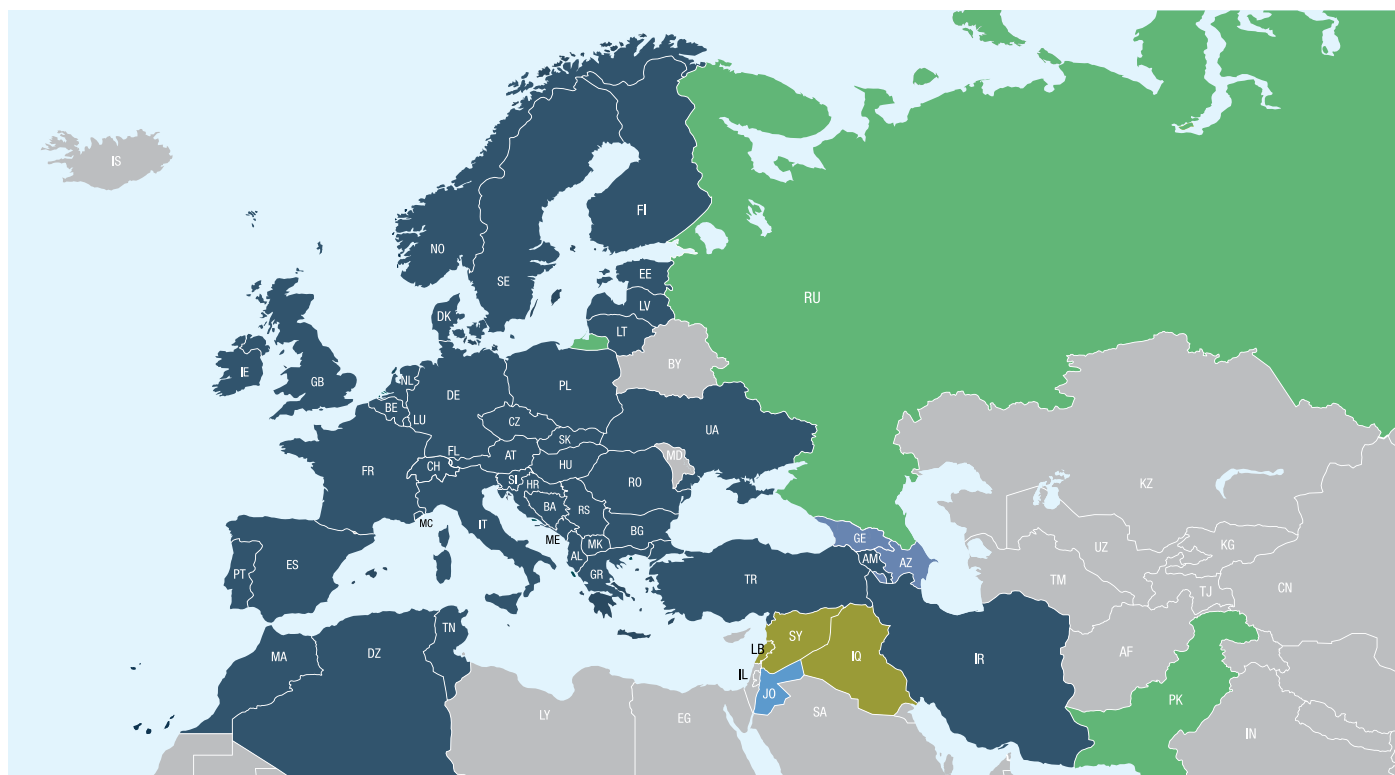
Seit dem 29. Juli 2016 finden die

Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF somit Anwendung auf rund 9 500 zusätzlichen Schienenkilometern, dem gesamten tschechischen Eisenbahnnetz.

Die Tschechische Republik ist ein sehr engagierter Mitgliedstaat der OTIF und bringt sich aktiv in die Entwicklungen des internationalen Eisenbahnrechts ein. Das Sekretariat der OTIF begrüßt die Rücknahme dieser Vorbehalte, mit der nun eine homogene Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF auf dem gesamten europäischen Kontinent gewährleistet ist.

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge

Stand 15. August 2016



Alle Anhänge des COTIF (42)*

Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)

Ruhen der Mitgliedschaft (3)

Assoziierte Mitglieder (1)

*GB: Ohne CUI (1)

DIE OTIF ALS STAKEHOLDER IM EURO-ASIATISCHEN PROJEKT DER POSTZUSTELLUNG MIT DER EISENBAHN

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Weltpostverein (WPV) und der Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs (CCTT) haben im März 2016 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Diese Absichtserklärung zielt darauf ab, die Durchführbarkeit einer Zustellung von Paketen per Eisenbahn, anhand von Containerzügen zwischen China und Europa, zu prüfen.

In diesem Zusammenhang wurde der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, vom Generalsekretär des

CCTT, Herrn Bessonov, eingeladen, an dem Seminar „Internationale Eisenbahnbeförderung von Postsendungen“ teilzunehmen, das am 24. und 25. April 2016 in Moskau stattgefunden hat.

Die Teilnehmer waren zahlreich und ihre Diversität ließ auf die Tragweite des Projektes schließen: Sachverständige, Vertreter der Eisenbahnen, der Post (WPV), des Zolls (Weltzollorganisation) sowie der Verkehrs- und Logistikunternehmen Chinas, Kasachstans, Russlands, Belaruss', Polens und Deutschlands.

Während des Seminars konnten die Teilnehmer den ersten durchgeführten Pilotversuch auswerten.

Im Anschluss an die Konferenz haben die Teilnehmer eine Erklärung angenommen, welche den Nutzen des Projektes einmal mehr unterstreicht und die Erstellung eines Arbeitsprogrammes vorsieht.

Das Sekretariat der OTIF ist erfreut, an dem Projekt als Beobachter, Berater und Rechtsexperte teilzunehmen.



REDE FÜR EINE VERSTÄRKTE ZUSAMMENARBEIT

Vom 7. bis 10. Juni 2016 hat in Baku in Aserbaidschan die 44. Tagung der Ministerkonferenz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen stattgefunden.

Diese wichtige und feierliche Konferenz der OSShD bietet die Gelegenheit, Bilanz über das vergangene Jahr zu ziehen, die laufenden institutionellen Arbeiten zu beleuchten sowie Texte anzunehmen und Beschlüsse zu fassen.

Auch der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für

den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herr Davenne, wurde eingeladen eine Rede zu halten. Geehrt darüber hat er betont, wie wichtig die Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF ist:

„Zu Beginn möchte ich der OSShD zu 60 Jahren erfolgreicher Arbeit im Dienste der Eisenbahn gratulieren. Meine Anwesenheit in Baku heute steht in meinen Augen sinnbildlich für die sich ergänzenden Herangehensweisen der OSShD und der OTIF.

2015 ist Aserbaidschan durch seinen

Beitritt zum 50. Mitgliedstaat unserer Organisation geworden und hat damit bewiesen, dass die Entwicklung der Eisenbahn über Brücken zwischen unseren einzelnen Mitgliedstaaten verläuft. Hier in Baku, einem Treffpunkt zwischen Europa und Asien, engagieren wir uns für einen durchgehenden Eisenbahnverkehr. Wie wir wissen, wird der Eisenbahnverkehr zwischen Asien und Europa nicht nur die Entwicklung unserer Wirtschaftsbeziehungen vorantreiben, sondern auch die Kohlendioxidbilanz des Verkehrs verbessern und unserer gegenseitiges Verständnis stärken.

Die OTIF und die OSShD sind in gewisser Weise zwei Schwesterorganisationen. Historisch bedingt sind unsere Eisenbahnsysteme verschieden, dennoch sind unsere Gemeinsamkeiten stärker als unsere Unterschiede.

In diesem Zusammenhang stellt der im Jahre 2003 unterzeichnete gemeinsame Standpunkt der OSShD und der OTIF einen Schlüssel für unsere erfolgreiche Zusammenarbeit dar.

Wir kümmern uns gemeinsam um die Gesetzgebung, wenn wir jedoch faire

Spielregeln für den Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien wollen, brauchen wir auch eine gemeinsame Vision.“

In Bezug auf die Zukunft ließ er daraufhin verlauten:

„Gestützt auf ihren gemeinsamen Standpunkt, ist es der OSShD, dem CIT und der OTIF gelungen, einen gemeinsamen Frachtbrief zu entwickeln, der auf den euro-asiatischen Korridoren mehrheitlich verwendet wird. Ich bin überzeugt, dass es uns gelingen wird, unsere Partnerschaft noch

weiter zu vertiefen und unsere Koordination auch in anderen Fragen, wie den einheitlichen Verträgen für den Güterverkehr und gemeinsamen Datenaustauschmodellen, zu stärken.

Die Zukunft des Eisenbahnverkehrs wird mit Sicherheit eine digitale sein, und wenn der Sektor von neuen Wachstumschancen profitieren möchte, muss er sich eigene internationale Vorschriften geben.

Zum Abschluss meiner Rede wünsche ich Ihnen viel Erfolg bei der Fertigstellung der neuen Konvention der OSShD.“

DIE GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE DES UIC



Unter der Schirmherrschaft des niederländischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und in Zusammenarbeit mit den TEN-T Days der Europäischen Kommission hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) am 22. und 23. Juni 2016 in Rotter-

dam die 5. Ausgabe der Global Rail Freight Conference (GRFC) organisiert.

Die Botschaft war eindeutig: Die Zukunft des Eisenbahnverkehrs wird geprägt sein von einer stärkeren Kundenorientierung und von mehr Komplementarität, Zusammenarbeit und Vernetzung.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, hat während der ersten Sitzung zum Thema „Von Shanghai nach Rotterdam: das Konzept der Landbrücke nach 10 Jahren“ und während der Schlussphase der Konferenz das Wort ergriffen.

Er hat dabei insbesondere die Rolle

des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seines Anhangs B (COTIF) hervorgehoben. Das COTIF bietet einen Rechtsrahmen, der den Sektor bei der Erleichterung des internationalen Handels, der Förderung der technischen Interoperabilität und der Entwicklung von Vertragsmodellen, wie dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), einem auf dem COTIF und dessen Anhang D (CUV) basierenden multilateralen Vertrag, unterstützt.

Diese 5. Ausgabe der GRFC war ein voller Erfolg, es konnten gleichzeitig konkrete und qualitativ gute Ideen ausgetauscht werden.



„INTEROPERABILITÄT JENSEITS DER EU“, EIN ZU VERFOLGENDES PROJEKT

Das Projekt der „Interoperabilität jenseits der EU“ wird vom Sekretariat der OTIF verfolgt und besteht darin, die Interoperabilität für die Mitgliedstaaten der OTIF Wirklichkeit werden zu lassen (Zeitschrift Nr. 2-2016, Seite 14).

Das Projekt wurde verschiedenen Partnern, wie der Europäischen Eisenbahnagentur, bei der 88. Generalversammlung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) am 6. Juli in Rom präsentiert.

Während eines Arbeitstreffens im letzten Winter hatte Herr Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor des UIC, Herrn François Davenne, Generalsekretär der OTIF, eingeladen, vor allen Mitgliedern des UIC eine Präsentation zu halten.

So hat der Generalsekretär der OTIF



am 6. Juli dann dieses für die Mitglieder des UIC höchstinteressante Projekt geschildert. Er hat dabei auch auf die solide Zusammenarbeit

zwischen UIC und OTIF hingewiesen. Der Generalsekretär hat sich über diese Einladung gefreut.

DIE OTIF, DAS SEMINAR DES ETCR UND DAS COLLÈGE D'EUROPE

Seit 2013 beteiligt sich das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) am Seminar des *European Training Centre for Railways* (ETCR).

Dieses hochrangig besetzte und qualitative Seminar findet einmal jährlich im renommierten Collège d'Europe zu Brügge in Belgien statt.

Herr Bas Leermakers, Leiter der Abteilung Technik des Sekretariates der OTIF, referiert dort jedes Jahr und stellt die Organisation und das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor. Im Anschluss daran steht den Teilnehmenden dann für Fragen zur Verfügung.

Dieser zweistündige Kurs ist in gewisser Weise eine Horzonterweiterung, er gibt diesem europäischen

Seminar eine weit über die EU hinausgehende Dimension.



9. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) ist am 7. und 8. Juni 2016 zu seiner 9. Tagung in Bern zusammengekommen. Die Tagung war in drei Hauptthemenbereiche untergliedert: erstens den Bericht über die seit der letzten Tagung in 2015 stattgefundenen Entwicklungen, gefolgt von der Annahme von Änderungen an den bestehenden Vorschriften und schließlich dem Arbeitsprogramm für das kommende Jahr. In diesem Artikel werden die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

Ein entscheidender Beschluss war beispielsweise die Lancierung eines Rahmenprojektes zur Interoperabilität jenseits der EU, welches eine enge Zusammenarbeit mit der Agentur und der Europäischen Kommission einerseits und die aktive Beteiligung der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF andererseits nach sich ziehen wird.

Entwicklungen seit der letzten Tagung

Das Sekretariat der OTIF hat den CTE über die von der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) seit der vorangegangenen CTE-Tagung im Juni 2015 durchgeführten Arbeiten informiert.

Dabei wurde insbesondere die sehr gute Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (der früheren Europäischen Eisenbahnagentur), der Europäischen Kommission, der WG TECH und dem Sekretariat der OTIF hervorgehoben. Dank dieser Kooperation werden die Nicht-EU-Mitgliedstaaten über alle relevanten Entwicklungen in der EU informiert und ihre Interessen auf EU-Ebene vertreten.

Inhaltlich wurde der CTE über alle von der WG TECH behandelten Themen informiert, wie die Entwicklung von Spezifikationen für austauschbare Personenwagen oder die Frage, wie die Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) im COTIF verankert werden könnten.

Folgende Mitgliedstaaten haben ihre Anwendung der APTU bzw. der ATMF seit der letzten Tagung ausgeweitet:

- Schweden (Ratifikation des COTIF 1999 ohne Vorbehalte),
- Irland (Ratifikation des COTIF 1999 ohne Vorbehalte),
- Frankreich (Rücknahme der Vor-

behalte betreffend die ATMF mit Wirkung zum 1.7.2015),

- Slowakei (Rücknahme der Vorbehalte betreffend die APTU und ATMF mit Wirkung zum 27.8.2015),
- Vereinigtes Königreich (Rücknahme der Vorbehalte betreffend die APTU und ATMF mit Wirkung zum 28.8.2015),
- Monaco (Rücknahme der Vorbehalte betreffend die ATMF mit Wirkung zum 15.1.2016).

Annahme von Änderungen an den bestehenden Vorschriften

Die WG TECH hatte Änderungsvorschläge für die Einheitlichen Technischen Vorschriften für Güterwagen (ETV WAG) und für die gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G) vorbereitet.

Der CTE hat die für die ETV WAG vorgeschlagenen Änderungen angenommen, welche hauptsächlich die folgenden Elemente betrafen: die Einführung der Interoperabilitätskomponente (IK) „Reibungselement für laufflächengebremste Räder“, die Bewertungsmethoden für diese IK, die Gültigkeit ihrer Prüfbescheinigungen und die Übergangsbestimmungen für die neue IK. Durch diese Änderung können Prüforgane nun beispielsweise Verbundstoff-Bremsklötze in Übereinstimmung mit harmonisierten Bewertungsmethoden zertifizieren.

Verbundstoff-Bremsklötze

Die meisten Güterwagen werden herkömmlicherweise mit Grauguss-Bremsklötzen ausgestattet, deren Bremswirkung durch Kontakt mit der Lauffläche des Rades hergestellt wird. Eine ungewollte Nebenwirkung dieser Grauguss-Bremsklötze besteht darin, dass die Lauffläche von Stahlrädern durch den Kontakt mit den Bremsklötzen aufgeraut wird. Beim Einsatz von Wagen mit rauen Rädern kommt es zu Vibrationen zwischen Rad und Schiene, was wiederum zu Laufgeräuschen führt.

Durch den Ersatz von Grauguss-Bremsklötzen durch Verbundstoff-Bremsklötze können die Rauigkeit der Räder erheblich reduziert und die Laufgeräusche somit merklich verringert werden.

Mit den harmonisierten Bewertungsmethoden für Verbundstoff-Bremsklötze soll sichergestellt werden, dass neue Bremsklötze auf einheitliche Weise bewertet werden, so dass sie unter allen festgelegten betrieblichen und klimatischen Bedingungen sicher verwendet werden können.

Neben dieser bedeutsamen Änderung waren auch die folgenden Themen von der Revision betroffen:

- Klarstellung der Verwendung der „GE“ Kennzeichnung in Anhang C. Mit dieser Kennzeichnung geben Eisenbahnunternehmen die technischen Eigenschaften von Güterwagen an, die international betrieben werden können.
- Verbesserung der Kohärenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften zur Rückverfolgbarkeit von Radsatzwellen in Punkt 4.2.3.6.4.
- Verweis auf ein neues Konformitätsbewertungsverfahren CV (Prüfung im Betrieb). Dieses Verfahren wird in der ETV GEN-D (Bewertungsverfahren) beschrieben und kann im Kontext der ETV WAG für die Bewertung von Bremsklötzen verwendet werden.
- Die Verweise auf Normen wurden aktualisiert.

Der CTE hat daraufhin Änderungen an der ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken angenommen. Ziel dieser infolge vergleichbarer Änderungen in der EU vorgenommenen Änderungen war die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der Bewertungsergebnisse zu strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zwischen Staaten, insbesondere in Fällen, wo eine explizite Risikoabschätzung stattfindet. In derartigen Fällen könnten harmonisierte Entwurfsziele verwendet werden, um die Akzeptanz von Risiken aufzuzeigen, die durch Funktionsausfälle eines technischen Systems verursacht werden. Um zwischen der Akzeptanz von Risiken im Zusammenhang mit technischen Systemen einerseits und der Akzeptanz von betrieblichen Risiken und des Gesamtrisikos auf der Ebene des Eisenbahnsystems andererseits unterscheiden zu können, wurde zudem der Begriff „Risikoakzeptanzkriterien“ in Bezug auf technische Systeme in „harmonisierte Entwurfsziele“ für solche technischen Systeme geändert.

Im Anschluss an die Beschlüsse des CTE hat das Sekretariat der OTIF die Beschlüsse und betreffenden

Änderungen entsprechend dem in Artikel 25 §§ 3 und 4 COTIF beschriebenen Verfahren mitgeteilt. Die Mitteilung erfolgte am 23. Juni 2016. Die Vorschriften treten am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem die Mitteilung erfolgt ist, d. h. am 1. Dezember 2016.

Nach dem Notifizierungsverfahren wird das Sekretariat der OTIF die Änderungen sowie konsolidierte Fassungen der ETV auf der Website der OTIF veröffentlichen. Die konsolidierten Fassungen dienen lediglich der Information.

Das Sekretariat hat ein Erläuterungsdokument zur ETV GEN-D verfasst und dem CTE zur Prüfung vorgelegt. Die ETV GEN-D legt die Verfahren für die Bewertung der Konformität mit den ETV fest. Mit diesem Erläuterungsdokument soll dem Leser das Verständnis der Grundsätze der ETV GEN-D erleichtert werden. Der CTE hat das Dokument geprüft und genehmigt, woraufhin es auf der Website der OTIF veröffentlicht wurde.

Arbeitsplan für den kommenden Zeitraum

Der CTE hat das vom Sekretariat in einem Dokument vorgeschlagene Arbeitsprogramm für 2016/17 gutgeheißen.

Dieses Arbeitsprogramm gliedert sich rund um fünf Haupttätigkeitsfelder.

1. Die Arbeit innerhalb eines koordinierten Rahmens, insbesondere zur Vertretung der Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten bei relevanten Entwicklungen auf EU-Ebene.
2. Revisionen und Änderungen bestehender Vorschriften, wobei die Arbeiten der ERA an EU-Vorschriften genau verfolgt werden, für die es Entsprechungen im COTIF gibt, wie die ETV WAG, die ETV LOC&PAS und die Vorschriften betreffend die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

Der Fachausschuss für technische Fragen

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) ist einer der fünf Ausschüsse der OTIF gemäß Artikel 13 COTIF. Seine Zuständigkeiten sind in Artikel 20 COTIF beschrieben und umfassen u. a. die Annahme von Einheitlichen Technischen Vorschriften sowie weitere Angelegenheiten in Zusammenhang mit den APTU und den ATMF. Mitglieder des Ausschusses sind alle Staaten, die die APTU und die ATMF anwenden; zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind dies 42 Staaten.

Die erste Tagung des CTE fand im Juli 2006 statt, nur wenige Tage nach Inkrafttreten des COTIF 1999. Alle bisherigen Tagungen des CTE wurden von Herrn Roland Bacher (Schweiz) als Vorsitzendem geleitet.

Bei der 9. Tagung des Ausschusses waren 30 Mitgliedstaaten der OTIF anwesend oder vertreten, 29 davon waren stimmberechtigt. Das Quorum war somit erreicht. Aserbaidschan, das zum ersten Mal an einer CTE-Tagung teilgenommen hat, war aufgrund der Tatsache, dass es die Anhänge F und G des COTIF nicht anwendet, jedoch nicht stimmberechtigt. CER, die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften, war ebenfalls anwesend.

3. Die Überwachung der Anwendung technischer Vorschriften des COTIF und dabei insbesondere die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei deren korrekter Anwendung.
4. Interdisziplinäre Koordination, insbesondere mit den Experten des RID.
5. Allgemeiner Fahrplan für die Entwicklung technischer Vorschriften. In Bezug auf diesen Punkt sind die Entwicklungen rund um die ETV TAF und die Interoperabilität jenseits der EU von

besonderer Bedeutung.

ETV TAF

Der CTE hat die WG TECH beauftragt, für den CTE 10 einen Vorschlag für die Übertragung der Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) in eine ETV vorzubereiten, im Rahmen dessen auf die technischen Anhänge, einschließlich Daten und Nachrichtenformate in XML-Dateien, verwiesen wird, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Auf diese Weise würden die Rechtsvorschriften im COTIF verankert, die IT-Vorschriften jedoch von der ERA verwaltet. Die IT-Vorschriften sollten im Einverständnis mit den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten beschlossen werden, so dass diese Einfluss auf deren Entwicklung nehmen können.

Nicht-EU-Mitgliedstaaten sollten zur Umsetzung nicht gezwungen werden; stattdessen sollte die ETV TAF sicherstellen, dass zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs alle IT-Investitionen und Entwicklungen im Anwendungsbereich der ETV TAF in harmonisierter und kompatibler Weise erfolgen.

Interoperabilität jenseits der EU

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.

Aus folgenden Gründen wäre die beste Möglichkeit für die Entwicklung der Interoperabilität im Rahmen des COTIF ein neuer Anhang zum Übereinkommen:

- Zum einen decken die existierenden Anhänge die Interoperabilität und damit einhergehenden Betriebs- und Sicherheitsbestimmungen nicht vollständig ab,
- zum anderen sind möglicherweise nicht alle Mitgliedstaaten der OTIF an der Interoperabilität interessiert oder dafür gerüstet, einem Konzept, das die Existenz ausländischer Eisenbahnunternehmen auf ihrem Staatsgebiet impliziert. Ein neuer Anhang zum COTIF würde jedem Mitgliedstaat die Entscheidung für oder gegen die Anwendung des neuen Anhangs offen lassen.

Im Einklang mit dem Artikel zu diesem Thema in der vorherigen Ausgabe der Zeitschrift hat das Sekretariat dem CTE ein Dokument zur Weiterentwicklung des COTIF mit Blick auf die Förderung der Interoperabilität unterbreitet. Der CTE hat die vom Sekretariat dargelegten generellen Ideen diskutiert und unterstützt und die WG TECH beauftragt:

- ausgehend von dem vom Sekretariat bereitgestellten ersten Entwurf die für eine Umsetzung der Elemente in Zusammenhang mit der Interoperabilität nötigen Bedingungen zu ermitteln und zu analysieren;
- herauszufiltern, welche Elemente vom internationalen Recht abgedeckt werden sollten, und diese zu unterteilen in solche, die unter die APTU/ATMF fallen sollten, und solche, die in einen neuen Anhang zum COTIF zu integrieren wären;
- einen Fahrplan zu erstellen mit den Hauptelementen und ihren Interaktionen;

- die Ergebnisse dem nächsten CTE zu berichten.

Obwohl keins der bestehenden Organe der OTIF dieses Thema abdeckt, könnten die vorbereitenden Arbeiten und ein erster Entwurf des neuen Anhangs am besten vom Fachausschuss für technische Fragen, womöglich mit rechtlichem Beistand, koordiniert werden. Dies liegt daran, dass die Interoperabilität, einschließlich Sicherheits- und Betriebsvorschriften, enger mit dem Zuständigkeitsbereich des Fachausschusses für technische Fragen verknüpft ist als mit allen anderen Ausschüssen der OTIF. Auch in der EU werden die Themen der Inbetriebnahmegenehmigungen von Fahrzeugen (parallel zu den APTU und ATMF), der Interoperabilität, der Sicherheit und des Betriebs von einem einzigen Ausschuss (RISC) behandelt. Diese Symmetrie zwischen EU- und OTIF-Ausschüssen wird die Koordination erleichtern. In einem zweiten Schritt wird der CTE seine Ideen dem Revisionsausschuss präsentieren, wo sie diskutiert und Vorschläge an die Generalversammlung zur Beschlussfassung vorbereitet werden.

Nach den Worten des Vorsitzenden, Herrn Roland Bacher, bot die 9. Tagung des CTE ein gutes Gleichgewicht aus Informationsaustausch zu laufenden Entwicklungen, der Annahme von Vorschriften und der Diskussion zu künftigen Entwicklungen.

Die 10. Tagung des CTE wurde für den 13. und 14. Juni 2017 in Bern angesetzt.

Die nächste Tagung der WG TECH wurde von der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union am 7. und 8. September 2016 in Lille organisiert und war Startschuss für die Arbeiten zur Interoperabilität jenseits der EU.

Alle Dokumente, einschließlich Einladungen und Tagesordnungen, des CTE und der WG TECH sind auf der Website der OTIF verfügbar: www.otif.org > Technik.

Bas Leermakers

DAS VIERTE EISENBAHNPAKET – „TECHNISCHER PFEILER“

Beim vierten Eisenbahnpaket handelt es sich um Entwicklungen im Eisenbahnrecht der Europäischen Union. Das resultiert insbesondere daraus, dass sowohl die „Interoperabilitätsrichtlinie“ als auch die „Sicherheitsrichtlinie“ mit dem vierten Eisenbahnpaket ersetzt wurden.

Um das Interesse aller OTIF-Mitgliedsstaaten, welche die beiden Anhänge F und G des COTIF-Übereinkommens anwenden, zu wahren, soll die bis dato eingehaltene Äquivalenz weiterhin bewahrt werden.

Dies könnte in der Zukunft Änderungen der Anhänge F und G des Übereinkommens erforderlich machen.

Der Artikel beschreibt den technischen Pfeiler und soll einen Überblick vermitteln über die Bestimmungen der drei veröffentlichten Rechtsvorschriften, nämlich hinsichtlich

- ✓ der Rolle der Agentur,
- ✓ der Interoperabilität und
- ✓ der Eisenbahnsicherheit.

Das vierte Eisenbahnpaket wurde im EUR-Lex mittels des Amtsblatts L 138 veröffentlicht.

Die Rolle und Herausforderung des OTIF-Sekretariats ist und bleibt weiterhin die aktive Koordination dieser Rechtsvorschriften mit dem Übereinkommen „COTIF“.

Erste Rechtsvorschrift „Eisenbahngentur der Europäischen Union“

Die erste Rechtsvorschrift in der Form einer Verordnung stärkt die Rolle der Eisenbahngentur der Europäischen Union (EUAR). Die Agentur wird als zentrale Anlaufstelle („One Stop Shop“) handeln. Damit wird ihr die Rolle einer Unionsbehörde mit insbesondere folgenden Aufgaben zugewiesen:

- Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und Fahrzeugtypen,
- Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen,
- Prüfung von nationalen Vorschriften mit dem Recht, falls diese nicht

notwendig sind, ihre Beseitigung zu beantragen,

- als ERTMS-Systembehörde zu fungieren sowie
- als Systembehörde für Telematik,
- Aspekte hinsichtlich der Triebfahrzeugführer Ausbildung,
- Verwaltung diverserer zentraler Register,
- Aspekte hinsichtlich Ersatzteilen.

Zusätzliche Aufgaben, bei welchen das OTIF-Sekretariat bereits aktiv involviert ist, sind internationale Aspekte und deren Koordination. Das bezieht sich zum einem auf koordinierte Prozesse bei o.g. Aufgaben aber auch auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn.

Damit tangiert diese Verordnung auch den Anhang C des COTIF, das RID. Hierdurch verfolgt die EU das Ziel, dass auch bei der Beförderung gefährlicher Güter, zumindest koordinierte Entwicklungen im Einklang mit den Vorschriften über die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr entstehen.

An dieser Stelle sei auch der Artikel 44 dieser Verordnung genannt.

Hier erteilt die EU der Agentur den Auftrag, die Koordinierung mit internationalen Organisationen auf der Grundlage von geschlossenen Übereinkommen zu verstärken.

Die Agentur wird Kontakte aufnehmen und Verwaltungsvereinbarungen mit Aufsichtsbehörden, internationalen

Eisenbahngentur der Europäischen Union

Mit der Verordnung (EU) 2016/796 (1 Rechtsvorschrift des vierten Eisenbahnpaketes) wird eine Eisenbahngentur der Europäischen Union errichtet. Gleichzeitig wird mit dieser Verordnung die bis dato geltende Verordnung (EG) Nr. 881/2004 („Agenturverordnung“) aufgehoben.

Das bedeutet in der Praxis, dass die Europäische Eisenbahngentur (ERA), welche mittels der „Agenturverordnung“ im Jahr 2004 gegründet wurde, nun mehr zur Eisenbahngentur der Europäischen Union wird.

Im Rechtstext, sowie in diesem Artikel, wird die Eisenbahngentur der Europäischen Union als „Agentur“ bezeichnet.

Organisationen und den Behörden von Nicht-EU-Staaten schließen, die für Angelegenheiten zuständig sind, die von den Tätigkeiten der Agentur erfasst werden.

Das ist notwendig, um mit wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen Schritt zu halten und die Förderung der Rechtsvorschriften und Standards der EU zu gewährleisten.

Zweite Rechtsvorschrift „Interoperabilität des Eisenbahnsystems“

Die zweite Rechtsvorschrift in der Form einer Richtlinie bezieht sich auf die Interoperabilität.

Diese hebt u.a. die allseits bekannte und bis dahin geltende Richtlinie 2008/57/EG auf.

Diese „neue“ Interoperabilitätsrichtlinie zielt einheitlicher und konsequenter auf:

- die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSIen),
- die Interoperabilitätskomponenten (IK) und deren Konformität,
- die Teilsysteme und deren Konformität,
- das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme (etwa von ERTMS, Fahrzeugen, ortsfesten und mobilen Einrichtungen samt ihrer Registrierung),
- die Konformitätsbewertungsstellen,
- die unterschiedlichen Register (wie etwa für Infrastruktur, Fahrzeugnummerierung und Fahrzeugtypen).

Die Richtlinie definiert aber auch den Anwendungsbereich, die Gültigkeit, die Begriffsbestimmungen der o.g. einzelnen Aspekte und deren Schnittstellen und beschreibt Übergangsbestimmungen.

Die Richtlinie beinhaltet sechs Anhänge, wobei die ersten vier, wie in der Struktur der bis dato gültigen Interoperabilitätsrichtlinie, die o.g. Aspekte hinsichtlich der

- Bestandteile des Eisenbahnsystems (Fahrzeuge und Netz)
- Anwendbarkeit der Teilsysteme
- Grundlegenden Anforderungen
- Prüfung (Konformität)

bestimmen.

Die Anhänge V und VI definieren die aufgehobenen Richtlinien, die **Fristen für die Umsetzung sowie die Entsprechungstabelle zwischen der bis dato geltenden Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG mit der vorliegenden Richtlinie.**

Dritte Rechtsvorschrift „Eisenbahnsicherheit“

Die dritte Rechtsvorschrift in der Form einer Richtlinie bezieht sich auf die Eisenbahnsicherheit.

In diesem Zusammenhang ist neben der schon genannten Aufhebung der „Interoperabilitätsrichtlinie“ 2008/57/EG auch die sog. „Sicherheitsrichtlinie“ 2004/49/EG aufgehoben.

Diese neue Richtlinie bezieht sich insbesondere auf die Terminologie und Vorgehensweise hinsichtlich:

- gemeinsamen Sicherheitszielen („CST“),
- gemeinsamen Sicherheitsmethoden („CSM“),
- der Verwendung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren („CSI“).

Die Bestimmungen dieser Richtlinie zielen ab auf die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems und einen besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg.

Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen jeweils ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem

- mindestens die CST erreichen kann und
- die in den TSIen festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und
- dass die einschlägigen Teile der CSM sowie
- die notifizierten nationalen Vorschriften angewandt werden.

Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung soll nachgewiesen werden, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen.

Die Sicherheitsbescheinigungen erteilt dann die Agentur, damit soll eine Einheitlichkeit geschaffen werden.

Für die Nicht-EU Mitgliedsstaaten der OTIF sei erwähnt, dass diese Richtlinie einen „grenznahen Verkehr“ zur EU aus

Das vierte Eisenbahnpaket basiert auf einem „Marktpfeiler“ und einem „technischen Pfeiler“.

Der „Marktpfeiler“

Der „Marktpfeiler“ zielt ab auf eine Liberalisierung des Marktes. Hier liegt der Schwerpunkt auf der Öffnung der inländischen Märkte für den Personenverkehr, zudem sollen bessere Strukturen und mehr Transparenz für die Infrastrukturbetreiber erreicht werden.

Hier soll u.a. an das System der integrierten Bahn und damit insbesondere an dessen Trennung von Infrastruktur und Verkehr herangegangen werden.

Der „technische Pfeiler“

Der „technische Pfeiler“ dient der Vereinfachung von Prozessen mit dem Ziel Interoperabilität und Sicherheit im Schienenverkehr zu gewährleisten.

Während die Diskussion um den „Marktpfeiler“ noch andauert, wurde der „technische Pfeiler“ mittels des Amtsblatts L 138 im Mai 2016 nach erfolgtem Gesetzgebungsverfahren in der EU veröffentlicht.

Dieser „technische Pfeiler“ setzt sich aus drei Rechtsvorschriften zusammen. Die Rechtsvorschriften beinhalten in ihrem Detail unterschiedliche Übergangsbestimmungen zur Umsetzung. Als eine der Wichtigsten sei hier genannt, dass die zentrale Anlaufstelle, welche hier im Artikel näher beschrieben wird, spätestens am 16. Juni 2019 betriebsbereit sein soll.

den „Drittländern“ im Kapitel III, Abs. 9 erlaubt, ohne dass eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung notwendig wird.

Dazu muss ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Diese Vorgehensweise basiert auf

Vereinbarungen.

Neben den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen bestimmt diese Richtlinie auch die dessen Anwendung bei den Instandhaltungsstellen.

Zusätzlich wird hierbei auch bestimmt, dass neben der weiterhin geltenden EU-Verordnung Nr. 445/2011 über die „Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“ (den ECM) die Agentur die Anwendung und Ausweitung dieses Systems hinsichtlich den sog. Ausbesserungswerken prüfen soll, sowie die Zertifizierung der für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stellen.

Nationale Sicherheitsbehörden beaufichtigen weiterhin die kontinuierliche Einhaltung der Eisenbahnunternehmen sowie Infrastrukturbetreibern obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem anzuwenden.

Diese Richtlinie bestimmt in ihrem Kapitel 5, dass die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen haben, dass die in der Richtlinie genannte Untersuchungsstelle nach jedem schweren Unfall im Eisenbahnsystem eine Untersuchung durchführt. Ziel der Untersuchung ist, die Eisenbahnsicherheit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

Die Anhänge IV und V definieren die aufgehobenen Richtlinien, die **Fristen**

für die Umsetzung sowie die Entsprechungstabelle zwischen der bis dato geltenden Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG mit der vorliegenden Richtlinie.

Das vierte Eisenbahnpaket ist ein wichtiger Schritt zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnnetzes in der EU. Gleichzeitig wird durch die neue Rolle der Agentur die Annäherung an die Nicht-EU-Staaten verstärkt. Das zeigt, wie wichtig die aktive Koordination und Harmonisierung beider Strategien, nämlich die der Agentur und die der OTIF, ist.

Margarethe Koschmider

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT | GEFÄHRLICHE GÜTER

6. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES (BERN, 23. UND 24. MAI 2016)

Vom 23. bis 24. Mai 2016 fand unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) in Bern die sechste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt. 18 Staaten, die Europäische Union, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 6 Nicht-regierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

[Genehmigung der Änderungen zum RID für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2017](#)

Das Sekretariat der OTIF hatte für die Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe eine Zusammenstellung aller im laufenden Biennium angenommenen Änderungen vorbereitet. Um eine mit dem ADR harmonisierte Ausgabe 2017 des RID zu erzielen, musste sich die Arbeitsgruppe außerdem auch mit den letzten, von der 100. Tagung der WP.15 (Genf, 9. – 12. Mai 2016) für das ADR angenommenen Änderungen befassen.

Die ständige Arbeitsgruppe nahm die vorgeschlagenen Änderungen mit kleinen Anpassungen an. Die in

das ADR aufgenommene Pflicht für die ADR-Vertragsparteien, offizielle Übersetzungen der schriftlichen Weisungen in ihren Landessprachen dem Sekretariat der UNECE für eine Veröffentlichung auf dessen Website zur Verfügung zu stellen, wurde von der Arbeitsgruppe für das RID abgelehnt. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass im Gegensatz zum ADR das Muster der schriftlichen Weisungen im RID nicht zwingend vorgeschrieben ist und keine Sanktionen vorgesehen sind, falls ein Staat seine offizielle Übersetzung nicht notifiziert.

Die letzte Sitzung des Bienniums 2015/2016 befasste sich vor allem mit den letzten Änderungen für die Ausgabe 2017 des RID. Darüber hinaus wurden auch neue Themen, wie z.B. die Einführung von Checklisten für Gas-Kesselwagen oder die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten durch Betreiber von Kesselwagen angesprochen, die aber weitere Diskussionen benötigen. Zusätzlich wurden die Teilnehmer über die Ergebnisse der Arbeiten der Arbeitsgruppen „Entgleisungsdetektion“ und „Tank- und Fahrzeugtechnik“ informiert. Im Anschluss an die Tagung der ständigen Arbeit-

Checklisten für Gas-Kesselwagen

In die Ausgabe 2013 des RID wurde bei den Pflichten des Befüllers und des Entladers ein Hinweis auf die vom Europäischen Verband der chemischen Industrie (CEFIC) herausgegebenen Checklisten für Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe aufgenommen. Bei der Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe schlug Italien Checklisten auch für Gas-Kesselwagen vor.

Die Vertreter der Industrie vertraten die Meinung, dass zunächst geprüft werden müsse, ob es angesichts bereits bestehender Vorschriften (Unterabschnitt 4.3.3.4 RID) überhaupt Handlungsbedarf gebe. Die Regierungsvertreter waren sich hingegen einig, dass Checklisten für Gas-Kesselwagen durchaus sinnvoll sein könnten. Sie sollten die gleiche rechtliche Qualität haben wie die Checklisten für Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe und einen Haftungsausschluss enthalten.

Es wurde vereinbart, die Checklisten für Gas-Kesselwagen im Rahmen einer informellen Arbeitsgruppe, die vom 27. bis 28. Oktober 2016 in Italien abgehalten wird, weiterzuentwickeln.

Bestellung von Gefahrgutbeauftragten durch Betreiber von Kesselwagen

Im Kapitel 1.8 RID wird jedes Unternehmen, dessen Tätigkeit die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene oder das mit dieser Beförderung zusammenhängende Verpacken, Beladen, Befüllen oder Entladen umfasst, zur Benennung eines oder mehrerer Gefahrgutbeauftragter verpflichtet. Der Europäische Verband der Gefahrgutbeauftragten (EASA) schlug vor, diese Pflicht auch für Betreiber von Kesselwagen vorzusehen.

Mehrere Delegationen machten darauf aufmerksam, dass von der Begriffsbestimmung des Betreibers eines Kesselwagens dasjenige Unternehmen nicht erfasst werde, das

direkt mit der Verwendung des Kesselwagens zu tun habe. Für die abstrakte Person des Betreibers erscheine ein Gefahrgutbeauftragter nicht zu einem Sicherheitsgewinn zu führen.

Darüber hinaus sah die Arbeitsgruppe keinen Grund für eine unterschiedliche Behandlung der Betreiber von Kesselwagen auf der einen und der Betreiber von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks auf der anderen Seite. Dem Vertreter der EASA wurde daher empfohlen, einen besser begründeten Antrag der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorzulegen.

Abschluss der Arbeiten der Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“

Bei der dritten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 20. und 21. Mai 2014) wurde eine neue Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren befassen sollte. Dabei sollten unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts Entgleisungsdetektoren, aber auch alternative Maßnahmen geprüft werden, um die rechtzeitige Feststellung von Entgleisungen zu ermöglichen und ihre Auswirkungen zu begrenzen.

Die Arbeitsgruppe tagte insgesamt fünfmal. Bei ihrer letzten Sitzung (Bern, 19. und 20. April 2016) wurde ein Schlussbericht für die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses erarbeitet.

Es wurde beschlossen, dass die Verwendung mechanischer Detektoren freiwillig bleiben sollte.

Von der Mehrheit der Delegationen wurde die Entwicklung elektronischer Technologien auf der Basis verlässlicher Meldungen von Alarmen präferiert.

Zur Maximierung der Kosteneffizienz elektronischer Detektoren sollte auch eine Funktion zur Überwachung des

zugestandes eingeführt werden, mit der verschiedene Alarmstufen vor dem Auftreten einer Entgleisung gemeldet werden können, so dass zusätzlich zur Detektion von Entgleisungen auch deren Verhinderung möglich wird.

Um die Interoperabilität der Entgleisungsdetektionssysteme sicherzustellen, sollte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union in den nächsten zwei Jahren Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für beide Arten der Entgleisungsdetektion (mechanische und elektronische) entwickeln, wobei das Sekretariat der OTIF und die Gefahrgutexperten aus den RID-Vertragsstaaten in diese Arbeit einbezogen werden sollten.

Die Europäische Kommission sollte die neuen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Jahr 2019 in Kraft setzen. Der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF sollte dann äquivalente Bestimmungen in Form von Einheitlichen technischen Vorschriften verabschieden.

Die Europäische Kommission sollte die neuen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Jahr 2019 in Kraft setzen. Der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF sollte dann äquivalente Bestimmungen in Form von Einheitlichen technischen Vorschriften verabschieden.

Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ informierte die ständige Arbeitsgruppe über die Ergebnisse der im April 2016 in Hamburg abgehaltenen Sitzung. Das Mandat der Arbeitsgruppe bestand darin, die nach mehreren Eisenbahnunfällen mit Rohöl für nordamerikanische Kesselwagen neu geltenden Maßnahmen auf ihre Relevanz für den europäischen Eisenbahnverkehr zu untersuchen (siehe auch Zeitschrift 1/2016).

Die Arbeitsgruppe prüfte im Detail

folgende auf den Tank bezogene Maßnahmen:

- Verstärkung der Wanddicke des Tankkörpers
- Feuerschutzisolierung und Umman- telung
- Schutzschilder über die gesamte Fläche der Tankböden
- Schutz der oberen Bedienungsausrüstung
- Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die in Nordamerika neu gelten- den Vorschriften im besonderen wirtschaftlichen Kontext zu sehen seien. Sie hingen mit der zunehmenden Rohölgewinnung durch Fracking auf dem nordamerikanischen Kontinent zusammen. Im Gegensatz zu den USA und Kanada sei in Europa in nächster Zukunft mit keiner rasanten Zunahme der Beförderungen von Stoffen der Klasse 3 zu rechnen. Darüber hinaus sei die Länge Güterzüge und damit das Gesamtgewicht der Züge auf dem nordamerikanischen Kontinent wesentlich höher als in Europa. Auch die selbsttragende Tankbauweise der amerikanischen Kesselwagen führe dazu, dass bei der Auslegung des Tanks die durch den Tank aufzunehmenden Zug- und Druckkräfte berücksichtigt werden müssten.

Nach der Prüfung der einzelnen Maßnahmen sah die Arbeits- gruppe keine Notwendigkeit für eine Änderung der bestehenden eu- ropäischen Vorschriften. Die im RID formulierten relevanten Vorschriften seien ausreichend und angepasst an die europäischen Bedürfnisse. Die feuerschutzisolierenden Maßnahmen würden auf Ebene der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im Rahmen der

Arbeitsgruppe BLEVE analysiert. Auch die neuen betrieblichen Maßnahmen, wie ein risikobasiertes Routing von Zügen oder eine Geschwindigkeitsreduzierung von Ge- fahrgutzügen, würden keinen Anlass zur Änderung der RID-Vorschriften geben. Das Thema der Geschwin- digkeitsreduzierung sei bereits in der Vergangenheit diskutiert worden, wobei darauf hingewiesen worden sei, dass das Kapitel 1.9 RID den Staa- ten bereits die Möglichkeit einräume, punktuelle Geschwindigkeitsredu- zierungen festzulegen. Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Ge- fahrgutzüge würde zu großen betriebli- chen Schwierigkeiten im Personen- und Güterverkehr führen und wird daher nicht empfohlen.

Verschiedenes

Wahl des neuen Vorsitzes

Aufgrund des Rücktritts des bishi- gen Vorsitzenden, Herrn Helmut Rein, musste die ständige Arbeitsgruppe einen neuen Vorsitz wählen. In die Funktion der Vorsitzenden wurde bis auf Weiteres die langjährige RID-Ex- pertin und bisherige stellvertretende Vorsitzende, Frau Caroline Bailleux aus Belgien, und in die Funktion des neuen stellvertretenden Vorsitzenden Herr Colin Bonnet aus der Schweiz gewählt.



Frau Caroline Bailleux Vertreterin Belgiens

Verabschiedung von Herrn Helmut Rein als Vorsitzender

Bei der sechsten Tagung der ständi- gen Arbeitsgruppe wirkte Herr Helmut Rein das letzte Mal in der Funktion des Vorsitzenden. Während der letz- ten 17 Jahre hatte Herr Rein die Ver- handlungen zielsicher und strukturiert geführt und hatte eine Stabilität in dem sich stets wandelnden Arbe- itsumfeld des RID-Fachausschusses und später seiner ständigen Arbeitsgruppe garantiert. Besonders nach dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF trug er entschei- dend zur Entwicklung neuer Arbeits- methoden bei.



Herr Helmut Rein als Vorsitzender des RID-Fachausschusses

Nächste Tagung

Die siebte Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 22. bis 24. November in Prag stattfinden.

Katarina Guricová

ARBEITSGRUPPE „ER CUI“: VORBEREITUNG EINES TEXTENTWURFS FÜR DEN REVISIONSAUSSCHUSS

Der Anwendungsbereich der ER CUI ist in Artikel 1 festgelegt. Nachdem dem Generalsekretär von verschiedenen Seiten ein Klärungsbedarf signalisiert wurde, hat dieser eine Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung eines Textvorschlags für einen revidierten Wortlaut dieser Bestimmung eingesetzt; diese Arbeitsgruppe war zudem dazu berufen, die Haftungsbestimmungen, die den eigentlichen Kern der ER CUI bilden, im Lichte des neu definierten Anwendungsbereichs zu überprüfen. Es steht außer Frage, dass der Anhang E - ebenso wie alle anderen Anhänge zum COTIF - nur in Bezug auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung findet. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten national erfolgt, hat sich jedoch die Definition des internationalen Eisenbahnverkehrs für die Zwecke der ER CUI als eine Herausforderung erwiesen. Vier Tagungen der Arbeitsgruppe ER CUI waren dafür erforderlich, um auf der Grundlage der von verschiedenen Mitgliedstaaten eingegangenen Vorschläge einen Textentwurf zu formulieren, den der Generalsekretär dem Revisionsausschuss zwecks einer weiteren Prüfung vorlegen könnte.

Vor Ende 2014 hat der Generalsekretär eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, um eine auf den Anwendungsbereich und die Haftungsbestimmungen ausgerichtete Teilrevision der ER CUI (Anhang E zum COTIF) vorzubereiten. Es handelt sich um zwei Themen, die bei der ersten Teilrevision der ER CUI im Jahre 2009 ausgeklammert wurden, wenn man von einigen Anpassungen der Erläuternden Bemerkungen absieht. Die wichtigsten diese Themenbereiche abdeckende Artikel, nämlich Artikel 1, 8 und 9 CUI, können nur durch einen Beschluss der Generalversammlung abgeändert werden. Mit der beabsichtigten Neuformulierung des Anwendungsbereichs sind auch Anpassungen einiger Begriffsbestimmungen (Art. 3 CUI) verbunden; diese liegen hingegen in der Zuständigkeit des Revisionsausschusses.

Die Arbeitsgruppe des Generalsekretärs hat viermal in Bern getagt (am 10.12.2014, 8.7. und 24.11.2015 sowie am 31.5.2016). Neben den Mitgliedstaaten nahmen auch die Europäische Kommission und Vertreter der Stakeholder (CIT, EIM, RNE, CER) an den Arbeiten der Arbeitsgruppe teil.

In ihrer ersten Tagung hat das Sekretariat der Arbeitsgruppe eine Rahmenbemerkung vorgelegt, in der das mit dem gegenwärtigen Anwendungsbereich ver-

bundene Problem dargelegt wurde und die Fragen formuliert wurden, mit denen sich die Arbeitsgruppe befassen sollte.

Die Hauptfrage, über die in allen Tagungen eine Diskussion geführt wurde, war die Frage, ob und inwieweit der Anwendungsbereich der ER CUI von Beförderungsverträgen CIV und CIM entkoppelt werden soll. Es war nämlich die Verknüpfung des Anwendungsbereichs der ER CUI mit einzelnen Beförderungsverträgen, die als das Problem identifiziert wurde, das zu Unklarheiten betreffend den Anwendungsbereich geführt hat.

Sobald sich die Tendenz betreffend diese Entkoppelung abgezeichnet hat, tauchte logischerweise die Frage auf, wie es sich in sonstigen Fällen einer Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, d.h. ohne jeglichen Bezug zu einer CIV oder CIM-Beförderung, verhält, wie z.B. bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch leere Wagen/Züge im Testbetrieb oder durch Instandhaltungsfahrzeuge/Züge. Nachdem sich die Arbeitsgruppe – dank den von den Europäischen Infrastrukturbetreibern (EIM/RNE) zur Verfügung gestellten Informationen – einen Überblick über solche Fälle der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verschafft hat, schloss sich die Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe der Meinung an, wonach „nicht kommerzielle Nut-

41 Mitgliedstaaten der OTIF wenden gemäß der Übersicht des Depositors die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI, Anhang E zum COTIF) an. Demnächst dürften es 42 Mitgliedstaaten sein, sobald der letzte Mitgliedstaat der EU seinen Vorbehalt zurücknimmt.

zung“ durch den neu definierten Anwendungsbereich nicht abgedeckt werden sollte. Die ER CUI kommen nur im Falle von kommerziellen Zügen, d.h. solchen, die zum Zwecke von CIV/CIM-Beförderungen verkehren, zur Anwendung. Es steht hingegen ausser Frage, dass zum Lastlauf eines Zuges erforderlichenfalls ein Leerlauf gehört und daher dem gleichen Rechtsregime unterstellt werden soll.

Vor dem gleichen Hintergrund wurde die Frage gestellt, ob eine Begriffsbestimmung „Beförderer“ noch sinnvoll ist, wenn der Anwendungsbereich von Beförderungsverträgen CIV und CIM entkoppelt wird. Als eine Alternative dazu wurde der Begriff „Nutzer“ vorgeschlagen und geprüft. Als Ergebnis der Diskussion kann man festhalten: Da es doch einen engen Zusammenhang zwischen der ER CIV/CIM einerseits und

den ER CUI andererseits gibt, wurde die Beibehaltung des Begriffs „Beförderer“ nach wie vor als zweckmässig angesehen. Nichtsdestoweniger war sich die Arbeitsgruppe dessen bewusst, dass dieser Begriff einerseits für die Zwecke der ER CIV/CIM und andererseits für die Zwecke der ER CUI unterschiedlich definiert werden muss.

Im Verlauf dreier eintägigen Tagungen wurde ein Textentwurf für einen neuen Wortlaut des Artikels 1 CUI entwickelt. Dank einer neu einzuführenden für die Zwecke der ER CUI spezifischen Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ konnte der aus der 4. Tagung resultierende Textentwurf für Artikel 1 relativ einfach gehalten werden. Entsprechend dem aus der Arbeit der Arbeitsgruppe hervorgegangenen Textentwurf des Generalsekretärs bezeichnet der Ausdruck „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind (Artikel 3 Buchst. aa).

Damit die ER CUI zur Anwendung kommen, sollten laut dem Textentwurf für Artikel 1 folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Vertrag über die Nutzung einer in einem Mitgliedstaat liegenden Eisenbahninfrastruktur
- im internationalen Eisenbahnverkehr
- zum Zwecke der ER CIV und der ER CIM.

Es liegt an der Natur der Sache, dass die an den Arbeiten der Arbeitsgruppe mitwirkenden Verbände der Stakeholder, der Beförderer und der Infrastrukturbetreiber, grundverschiedene Interessen in der Frage des Rückgriffsrechts

des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber vertreten: Kann und soll das Rückgriffsrecht des Beförderers, der gegenüber seinen Kunden gemäss CIV/CIM auch für Infrastruktur-bedingte Schäden haftet, in einer solchen Weise geregelt werden, dass der Umfang der Entschädigung im Rahmen des Rückgriffs genau dem Umfang der Haftung des Beförderers gegenüber seinen Kunden entspricht? Die Beförderer haben stets ihr Bedürfnis nach einer lückenlosen Haftungskette betont.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat jedoch vom Anfang an den Grundsatz festgelegt, wonach die Nutzung der Infrastruktur durch Züge, die im nationalen Verkehr eingesetzt werden, ausserhalb des Anwendungsbereichs der CUI bleiben soll. Dieser Grundsatz sollte eine „rote Linie“ für die Arbeit der Arbeitsgruppe darstellen. Dementsprechend konnte dem erwähnten Anliegen der Beförderer nicht stattgegeben werden. Die Option, den Rückgriff des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber direkt in den betreffenden Anhängen, d.h. in den ER CIV und CIM, in denen die Haftung des Beförderers gegenüber seinen Kunden geregelt ist, nach dem Vorbild des Rückgriffsrechts zwischen den Beförderern zu regeln, wurde in der Arbeitsgruppe von der Mehrheit der Mitgliedstaaten nicht unterstützt. Es bleibt den Beförderern und den Infrastrukturbetreibern unbenommen, ihre gegenseitigen vom Anwendungsbereich der CUI nicht abgedeckten Rückgriffsansprüche vertraglich zu regeln.

Der Generalsekretär wartet derzeit noch auf die Bestätigung des Ergebnisses der Arbeit der Arbeitsgruppe (Textentwürfe für Artikel 1, 3 Buchst. aa) und c) und 8 § 1, sowie für Erläuternde Bemerkungen betreffend diese Artikel) durch deren Mitglieder, bevor er seinen Entwurf dem Revisionsausschuss im Jahre 2017 vorlegt.

Da der revidierte Anwendungsbereich nur eine Klärung darstellt, können die ER CUI in diesem Sinne unabhängig vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der von der Generalversammlung zu beschließenden Änderungen bereits in der Praxis umgesetzt werden. Es steht ausser Frage, dass ein international harmonisiertes Haftungsregime für alle Beteiligten von Vorteil ist, wenn es um die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in verschiedenen Mitgliedstaaten durch grenzüberschreitende Personenzüge geht oder um Güterzüge, die auf den europäischen Güterverkehrskorridoren verkehren. Das einheitliche Haftungsregime kann in international harmonisierte Nutzungsbedingungen und damit in einen „allgemeinen Nutzungsvertrag“ aufgenommen werden, ähnlich wie dies im Falle des Vertrags für die Verwendung von Güterwagen durch den nach den ER CUV (Anhang D zum COTIF) gestalteten Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) geschehen ist¹. Die heutigen Umstände würden eine solche Lösung ermöglichen, nachdem zwei Hindernisse weggeräumt wurden: Erstens haben fast alle Mitgliedstaaten der EU ihre Vorbehalte gegen den Anhang E zum COTIF zurückgenommen. Und zweitens wurde der Anwendungsbereich der CUI geklärt.

Unter den heutigen Umständen dürften standardisierte Lösungen, denen die ER CUI zugrundeliegen, auf eine breitere Akzeptanz sowohl auf Seiten der Beförderer als auch auf Seiten der Infrastrukturbetreiber stossen, als dies bei den bisherigen Instrumenten einer vertraglichen Harmonisierung der Fall war.²

Den Mitgliedstaaten steht es frei, das für den internationalen Verkehr geltende Rechtsregime auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Züge im Binnenverkehr vorzusehen.

Eva Hammerschmiedová

1 s. <http://www.gcubureau.org/contract2016>

2 Europäische AGB für die Nutzung der Schieneninfrastruktur - E-AGB-I, die zwischen dem CIT und RNE ausgehandelt wurden, stützen sich zwar im Kapitel „Haftung“ auf die CUI; sie werden jedoch kaum genutzt. Deren Anwendungsbereich soll nationalen und internationalen Verkehr abdecken.

Text s. <http://www.cit-rail.org/de/infrastrukturnutzung/>

Der Europäische Standardvertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung – E-SCU-I wurde von RNE allein entwickelt und verweist im Artikel „Haftung“ auf „relevant national law and provisions of the IMs“ (einschlägiges nationales Recht und Bestimmungen der Infrastrukturbetreiber. Text s. http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Downloads/RNE-Standard%20Contract%20of%20Use%20Version%202004.pdf

VERANSTALTUNGSKALENDER 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORT
18. - 19. Oktober	3. Tagung der Arbeitsgruppe „RID/ATMF“	Bern - Schweiz
21. Oktober	OSShD /OTIF	Warschau - Polen
16. - 17. November	Fachausschuss für technische Fragen 30. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Bern - Schweiz
22. - 24. November	7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	Prag - Tschechische Republik
7. - 8. Dezember	126. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG	ORT
26. September	Arbeitsgruppe des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission - GD MOVE	Brüssel - Belgien
27. - 28. September	Notified Bodies and Templates meeting	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
29. September	Mitgliederversammlung	LITRA	Bern - Schweiz
6. Oktober	Task Force for the application of NOI TSI to existing wagons	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
5. - 7. Oktober	14. Tagung der Experten- gruppe Unified Railway Law (SC.2/GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
7. Oktober	Digital Days	UIC	Paris - Frankreich
11. - 12. Oktober	Workshop „Vehicle Authorization“	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
12. Oktober	Arbeitsgruppe Zollfragen, die den Verkehr betreffen (WP.30)	UNECE	Genf - Schweiz
13. - 14. Oktober	XVII RAILCON'16 Konferenz	Niš Universität	Niš - Serbien
18. Oktober	Rationalisation of vehicle related registers working party	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
18. - 19. Oktober	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz
19. - 20. Oktober	18. Jahrestagung – Homeland & Global Security Forum	Crans Montana Forum	Brüssel - Belgien

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG	ORT
20. - 21. Oktober	Jahrestreffen - OSShD Kommission für Infrastruktur- und Fahrzeuge - OSShD Ausschuss	OSShD	Warschau - Polen
21. Oktober	Arbeitsgruppe CUI	CIT	Bern - Schweiz
26. Oktober	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	CIT	Bern - Schweiz
27. Oktober	Workshop - Awareness Day	Europäische Kommission- Euromed OTIF	Kairo - Ägypten
2. November	Workshop-Awareness Day	Europäische Kommission- Euromed OTIF	Jerusalem - Israel
8. - 9. November	Notified Bodies and Templates meeting	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
8. - 11. November	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
10. November	32. Arbeitsgruppentreffen TSI LOC&PAS	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
15. - 16. November	UIC Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Ljubljana - Slowenien
14. - 18. November	1. Treffen der Internationalen Konferenz über die Annahme der neuen konvention der OSShD	OSShD	Warschau - Polen
17. November	Generalversammlung	CIT	Bern - Schweiz
18. November	Multimodalitätsausschuss	CIT	Bern - Schweiz
22. November	Rationalisation of vehicle related registers working party 4RP veh.author	Eisenbahnagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich
22. - 24. November	70. Tagung der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr (SC.2)	UNECE	Genf - Schweiz
28. November - 6. Dezember	50. Tagung des ECOSOC- Unterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
30. November - 1. Dezember	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

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

Die Redaktion

Gryphenhübelweg 30 CH - 3006 Bern

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