



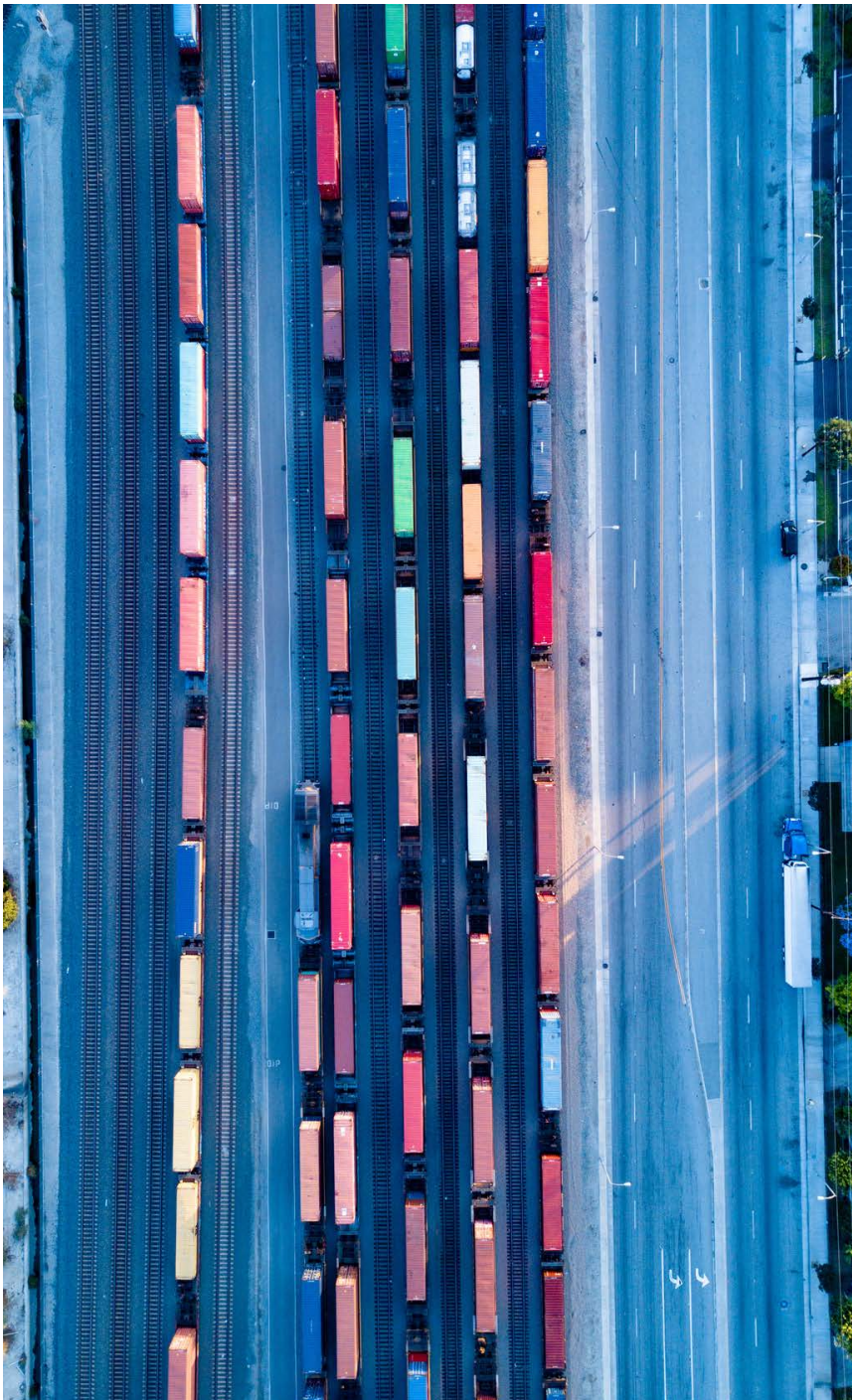
Zeitschrift

125. Jahr, Nr. 2 2017

OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Zelebrieren einer Zusammenarbeit
- 5 Eine bereichernde Erfahrung

COTIF

- 6 Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF

WEITERVERBREITUNG

- 7 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit in Baku
- 7 Die Hochgeschwindigkeitslinie Casablanca-Tanger: Ein internationales Seminar zu einem Großprojekt
- 8 International Career Day 2017

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 9 Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID-ATMF
- 11 Die nationalen Fahrzeugregister (NRV) - eine Grundvoraussetzung für internationalen Verkehr: die NVR heute und morgen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 13 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 13. bis 17. März 2017)

TRANSPORTRECHT

- 17 Ein Modell zur Einrichtung neuer Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr: Das Beispiel der Beförderung von Paketen zwischen China und Europa
- 20 Gerichtsstand: Urteil des Oberlandesgerichtes Brandenburg vom 27. Februar 2014 (12 U 10/13)

VERANSTALTUNGSKALENDER

Photos

Valerio Compagnone OTIF
Iris Petra Gries OTIF
www.alle-lkw.de

Videos

www.unece.org



Das Sekretariat arbeitet kontinuierlich an der Vertiefung seiner Partnerschaften. Es ist beachtlich zu sehen, mit welcher Geschwindigkeit der Eisenbahnverkehr für die zwischen Europa und Asien zu errichtenden Dienste immer mehr an Bedeutung gewinnt. Dies ist zweifellos auf seine klassischen Wettbewerbsvorteile zurückzuführen: die da wären Schnelligkeit und Umweltfreundlichkeit. Auch die progressive aber immer zwingendere Entwicklung der erneuerbaren Energien spielt dabei eine entscheidende Rolle.

Der Anteil der Solar- und Windenergie im Energiemix steigt stetig an. Für die Erfüllung der Ziele der COP21 brauchen die Energienetze eine neue Struktur: eine dezentrale – von Natur aus intermittierende – Produktion und ein flexibles Transportnetz. Die neue Seidenstraße kann von dieser Warte aus betrachtet werden. Es muss nicht nur das eigentliche Verkehrsnetz gebaut werden, sondern auch sein Stromversorgungssystem, und zwar basierend auf erneuerbaren Quellen.

Dies ist eine enorme Herausforderung.

Für die OTIF gilt es in diesem Zusammenhang, den Entwicklungen in ihren Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorzugreifen. Einerseits bemühen wir uns darum, unsere Eisenbahnverträge, insbesondere durch den gemeinsamen Frachtbrief CIM/SMGS, mit denen der OSS-hD kompatibel zu halten, andererseits scheint es uns ebenso essentiell, die Schnittstellen des Eisenbahnverkehrs mit anderen Verkehrsträgern, aber auch mit anderen entscheidenden Gliedern in der Verkehrskette, wie dem Zoll, den Datenaustauschstellen usw., so bequem und effizient wie möglich zu gestalten.

Der in dieser Ausgabe der Zeitschrift enthaltene Artikel über die Beförderung von Paketen zwischen Europa und Asien liefert sowohl ein konkretes Beispiel als auch einen methodischen Vorschlag zum Umgang mit der Schnittstellenfrage.

François Davenne

ZELEBRIEREN EINER ZUSAMMENARBEIT

Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) feiert dieses Jahr ihr 70-jähriges Bestehen und die OTIF und ihr Sekretariat haben mit Freude an den am 21. Februar anlässlich des 70. Jubiläums des Binnenverkehrsausschusses organisierten Feierlichkeiten teilgenommen.

In 1962, anlässlich des 70-jährigen Bestehens des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) hat Herr Le Vert, damaliger Direktor der Transportabteilung der UNECE, die „effiziente und enge Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern beider Organisationen“ gewürdigt.

Heute, in 2017, ist es nun an der OTIF, sich den Jubiläumsfeierlichkeiten des Binnenverkehrsausschusses anzuschließen und seine Archive für die Ausstellung über die Geschichte des Ausschusses zu öffnen.

So sind rund 15 Dokumente aus den Archiven der OTIF im „Salle des Pas Perdue“ im Sitz der Vereinten Nationen in Genf ausgestellt worden.

Diese Dokumente beschreiben die Zusammenarbeit der beiden Organisationen: Wie beispielsweise das OCTI im Vorfeld der Gründung des Binnenverkehrsausschusses die Erfahrungen der bereits international strukturierten Eisenbahnwelt geteilt hat. Oder wie die UNECE – davon inspiriert – den Straßenverkehr erfolgreich erneuert und strukturiert hat.

Später hat sich die Zusammenarbeit im Gefahrgutbereich mit der Gemeinsamen Tagung gefestigt; die Transportabteilung ist multimodal geworden.

Dank der linguistischen Arbeiten in der UNECE konnte durch die auf der russischen Übersetzung des ADR basierende russische Übersetzung des



RID schließlich die Kompatibilität zwischen Anlage 2 zum SMGS (OSShD) und RID (OTIF) hergestellt werden.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt diese Ausstellung, die die Ursprünge dieser heute gefestigten Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen zeigt.



EINE BEREICHERNDE ERFAHRUNG

Es war mir eine Ehre, für das Ausbildungsprogramm der OTIF als Vertreterin der Republik Serbien ausgewählt worden zu sein. Ich bin auch sehr froh darüber, dass dieses Praktikum in einer Zeit stattgefunden hat, in der Serbien den Vorsitz des Verwaltungsausschusses der OTIF innehat. Dieser Vorsitz bedeutet nämlich, dass andere Mitgliedstaaten das Engagement meines Landes und meiner Kollegen aus dem Direktorat für die Idee der Harmonisierung der internationalen Eisenbahnvorschriften anerkennen.

Ich habe einen Masterabschluss in Wirtschaftswissenschaften absolviert und arbeite derzeit im serbischen Direktorat für Eisenbahnverkehr als Beraterin für Finanz- und regulatorische Angelegenheiten sowie für internationale Zusammenarbeit.

Die drei Monate in der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF waren für mich eine wunderbare Zeit.

Mir wurde die Möglichkeit gegeben, Teil dieses tollen Teams aus Experten unter der Leitung von Bas Leermakers zu sein, mit dessen Hilfe ich ein umfassendes Bild der Eisenbahnprozesse und des für die korrekte Anwendung des COTIF nötigen Wissens erlangen konnte. Ich möchte ihm für seine Geduld und die Vermittlung dieses wertvollen Wissens an mich danken, genauso wie ich ihm dafür danken möchte, all meine beruflichen Initiativen unterstützt zu haben.

Während meines Praktikums konnte ich den gesamten Planungs- und Organisationsprozess einer Tagung der OTIF von Anfang bis Ende durchlaufen

(31. WG TECH in Rom), von der Vorbereitung des Arbeitsmaterials bis zum Versand der vorläufigen Niederschrift an die Teilnehmer.

Obwohl Serbien derzeit den Vorbereitungsprozess für einen EU-Beitritt durchläuft und seine Gesetzgebung an die EU-Richtlinien anpasst, misst mein Land seiner Mitgliedschaft bei der OTIF einen hohen Stellenwert bei, da sein internationaler Eisenbahnverkehr vollständig am COTIF ausgerichtet ist.

Aufgrund der Bedeutung des COTIF für die Republik Serbien ist es von entscheidender Wichtigkeit, dass das Übereinkommen in der Praxis richtig verstanden und umgesetzt wird; mein Praktikum wird zweifellos zum Verständnis und der richtigen Umsetzung beitragen.

Das Wissen, das ich mir während meiner Zeit im Sekretariat der OTIF angeeignet habe, kann ich nun für meine alltäglichen Arbeiten einsetzen, und es wird sicherlich auch zur Bekanntmachung der OTIF in meinem Land in Form einer künftigen WG TECH Tagung in Belgrad verwendet werden. Darüber hinaus könnten die bei der OTIF gemachten Erfahrungen auch zur Verbesserung der internen Verfahren des Eisenbahndirektorats beitragen, beispielsweise durch Knowledge Management, einer offensichtlichen Erfolgsgeschichte im Sekretariat der OTIF.

Neben meiner unbestreitbaren beruflichen Weiterentwicklung hat auch meine persönliche Entwicklung durch dieses Programm positive Impulse erhalten. Ich habe gesehen, wie eine in-



ternationale Organisation die Gesetzgebung in 50 verschiedenen Staaten beeinflusst, was bei mir einen großen und bleibenden Eindruck hinterlassen hat. Alles war neu für mich – die Kollegen, das Gastland, die Themen und auch die Aufgaben. Es war eine hervorragende Gelegenheit für mich, meine Sprachkenntnisse zu verbessern und mit anderen Kulturen und Arbeitsweisen im Allgemeinen in Kontakt zu treten. All meine Kollegen im Sekretariat der OTIF, nicht nur die aus der Abteilung Technik, waren mir gegenüber sehr offen und haben stets versucht, all meine Fragen zu beantworten.

Ich möchte mich bei ihnen allen dafür bedanken, dass sie mir das Gefühl gegeben haben, willkommen zu sein, und mir so eine unvergessliche Lebenserfahrung ermöglicht haben.

Ich hoffe, dies ist nur der Anfang einer ganz besonderen und effizienten Zusammenarbeit.

Jana Cirković

ÄNDERUNG DES REVISIONSVERFAHRENS DES COTIF

Die neue Arbeitsgruppe „Änderung Revisionsverfahren COTIF“ hat am 3. und 4. Mai 2017 in Bern getagt.

Rund zwanzig Teilnehmer waren anwesend, darunter die Vertreter Deutschlands, Frankreichs, Griechenlands, Luxemburgs, der Niederlande, Österreichs, Polens, Rumäniens, der Schweiz, Serbiens, Spaniens und Ungarns. Ebenfalls teilgenommen haben die Vertreter der Europäischen Kommission und des Weltpostvereins (WPV) sowie diejenigen der European Rail Infrastructure Managers (EIM)

und der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

Die Arbeitsgruppe hat sich hauptsächlich mit der Frage des Inkrafttretenszeitpunkts der Änderungen am COTIF und an einigen Artikeln seiner Anhänge auseinandergesetzt, die einem außerordentlich langen und komplexen Verfahren unterzogen werden müssen. Auf der Grundlage einer umfassenden Studie von Frau Brölmann (Fakultät für Völkerrecht der Universität Amsterdam) hat die Gruppe diverse Verbesserungsvorschläge

untersuchen können, mit denen der Revisionsrhythmus des COTIF an die Bedürfnisse des Sektors angepasst werden soll.

Das Sekretariat dankt Frau Brölmann sehr herzlich für ihre Präsenz und sehr guten Beiträge in der Arbeitsgruppe. Es dankt auch Herrn Filho, dem Leiter der Rechtsabteilung des Weltpostvereins, für seine sehr klaren Erläuterungen der vom WPV in ähnlichen Fragen entwickelten Lösungen.

François Davenne



ORGANISATION FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT IN BAKU

Am 17. und 18. April hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO) gemeinsam mit der aserbajdschanischen Eisenbahn (CJSC) die 13. Tagung der „Heads of Railway Authorities of ECO Member States“ in Baku organisiert. Die überwältigende Mehrheit der Eisenbahngesellschaften und -behörden der ECO-Mitgliedstaaten hat teilgenommen. Zu den Mitgliedstaaten der ECO zählen Afghanistan, Aserbaidschan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Usbekistan, Pakistan, Tadschikistan, die Türkei und Turkmenistan.

Herr Kuzmenko, der Leiter der Rechtsabteilung der OTIF, hat die Organisation in Baku vertreten. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) und die Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten

Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP) waren, genau wie die Islamische Entwicklungsbank, als Beobachter vertreten.

Während der Tagung hat Herr Kuzmenko die jüngsten Entwicklungen der OTIF im Bereich der Annäherung Europas, Asiens und Afrikas präsentieren können.

Eine Delegation aus China war eigens eingeladen worden. Sie hat die jüngsten Pläne und Projekte für den Eisenbahnsektor präsentiert. Die vorgestellten Themen, deren Ziel die Verknüpfung Europas und Asiens ist, sind bei den Mitgliedstaaten der ECO auf großes Interesse gestoßen. Auf Präsentationen folgten jeweils angeregte Diskussionen.



DIE HOCHGESCHWINDIGKEITSLINIE CASABLANCA-TANGER: EIN INTERNATIONALES SEMINAR ZU EINEM GROßPROJEKT

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, hat in Marokko an der 6. Edition des internationalen Seminars für Sicherheit teilgenommen.

Die vom nationalen Eisenbahnbüro (Office national des chemins de fer – ONCF) und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) unter der Schirmherrschaft Seiner Majestät, des Königs Mohammed VI, gemeinsam organisierte Veranstaltung hat vom 19. bis 21. April 2017 in Tanger stattgefunden.

Die rund 200 Teilnehmer dieser 6. Edition unter dem Titel „Die Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz: die Herausforderungen eines sichereren Betriebs“ konnten hier ihre Erfahrungen und bewährten Verfahren in Bezug auf Hochgeschwindigkeitssysteme austauschen.

Marokko, das seit 1965 OTIF-Mitglied ist, verfügt über das wichtigste afrikanische Eisenbahnnetz, was die Länge der Linien und den Verkehr angeht.

Es wird auch das erste Land mit einer Hochgeschwindigkeitslinie sein.

In diesem Zusammenhang hat Herr Davenne auf die Vorzüge des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und speziell seiner Anhänge zur technischen Interoperabilität APTU und ATMF in Bezug auf die Sicherheit hingewiesen. Er hat auch den Nutzen des Anhangs CIM für den Güterverkehr im Rahmen der Entwicklung intermodaler Beförderungen Schiene-See unterstrichen, insbesondere zwischen den großen marokkanischen Häfen wie Tanger und den europäischen Häfen.

Schließlich hat er die marokkanischen und tunesischen Experten herzlich eingeladen, am Fachausschuss für technische Fragen der OTIF sowie an den Arbeiten zu dem neuen Anhang über die Interoperabilität über die EU hinaus teilzunehmen.



INTERNATIONAL CAREER DAY 2017

Zum ersten Mal hat die OTIF am 14. International Career Day teilgenommen, der vom Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) organisiert wird. Dieses Event, das ursprünglich in Lausanne ins Leben gerufen wurde, fand anlässlich des 15. Jahrestages des Beitritts der Schweiz zu den Vereinten Nationen dieses Mal in Bern statt, wo mehr deutschsprachige Studenten angelockt werden sollten. Der Tag war Absolventen und jungen Akademikern mit Arbeitserfahrung gewidmet, die sich eine Karriere in einer internationalen Organisation vorstellen können.

Auf Einladung des EDA befand sich die OTIF unter den 60 teilnehmenden internationalen Organisationen, die dort ihre Organisation und Karrieremöglichkeiten präsentiert haben. Über 1 100

Besucher waren anwesend.

Die Besetzung des Standes der OTIF haben der Leiter der Abteilung Verwaltung und Finanzen, Ghousébasha Gaffar, und die Personalbeauftragte, Ruth Waber, übernommen.

Die Veranstaltung war ein voller Erfolg, nicht nur wegen der 65 direkten Diskussionen zur Motivierung junger Akademiker, sondern auch mit Blick auf die Bekanntmachung der OTIF und durch den Austausch mit Personalverantwortlichen anderer Organisationen. Die Diskussionen mit den Besuchern umfassten auch Fragen wie „Was ist die OTIF?“ sowie einige sehr interessante und vielversprechende Gespräche mit potenziellen Kandidaten für die anstehende Stellenausschreibung. Der Fokus lag auf einer offenen Herangehensweise und



detaillierten Gesprächen mit den Besuchern, von denen viele nun ein klareres Bild der OTIF und ihres Tätigkeitsfeldes haben.

Ghousébasha Gaffar und Ruth Waber

ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPE RID-ATMF

Der Eisenbahnverkehr ist insgesamt sehr sicher und für die Beförderung gefährlicher Güter damit eine gute Wahl. Die allgemeinen Eisenbahnvorschriften für einen sicheren Verkehr sind in den APTU und ATMF enthalten. Für die Beförderung bestimmter, sehr gefährlicher Güter können diese allgemeinen Vorschriften unter Umständen nicht ausreichend sein, und zusätzliche fahrzeugbezogene Anforderungen sind dafür im RID vorgesehen, um die Folgen von Entgleisungen oder Kollisionen zu verhindern oder abzuschwächen. Eine Arbeitsgruppe hat nun Lösungsansätze erarbeitet, um die fahrzeugbezogenen Vorschriften mit den APTU und ATMF zu harmonisieren und die Konformitätsprüfung dieser Vorschriften so effizient wie möglich zu gestalten.

Was sind die Ergebnisse der Arbeitsgruppe und was wird sich ändern?

Basierend auf einer im März 2013 durchgeführten Studie zum Zusammenwirken und zur Kohärenz zwischen Eisenbahn- und Gefahrgutgesetzgebung in der EU haben die GD MOVE der Europäischen Kommission und das Sekretariat der OTIF die „Arbeitsgruppe RID-ATMF“ eingerichtet, um mögliche Inkohärenzen zwischen dem RID und dem allgemeinen Eisenbahnrecht zu untersuchen. Die Gruppe bestand zu gleichen Teilen aus Experten beider Rechtsbereiche. Die Vorsitzenden des RID-Fachausschusses und des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) haben beide als Mitglieder an der Arbeitsgruppe teilgenommen.

Die Arbeitsgruppe RID-ATMF wurde durch den gemeinsamen Vorsitz des Vereinigten Königreichs und der Niederlande geleitet und hat 2016 dreimal in Bern und im Februar 2017 einmal in Brüssel getagt. Auf der letzten Tagung hat die Arbeitsgruppe ihren Abschlussbericht angenommen, der auf der Website der OTIF in drei Sprachen (als Arbeitsdokument für die 10. Tagung des CTE) zur Verfügung steht.

Die Arbeitsgruppe RID-ATMF erkannte an, dass der allumfassende Koordinationsprozess zwischen der Gefah-

gutgesetzgebung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung komplex ist und die Beteiligung diverser Arbeitsgruppen und entscheidungsbefugter Organe erfordert. Das RID ist mit anderen Verkehrsträgern durch die UN-Modellvorschriften harmonisiert, um die Intermodalität bei der Beförderung gefährlicher Güter sicherzustellen. Gleichzeitig sind die APTU und ATMF ihrerseits mit dem Eisenbahnrecht der EU harmonisiert, um die Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs zu gewährleisten.

Trotz der Komplexität beider Rechtsbereiche müssen RID-Fachausschuss und CTE zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Ziele beider Rechtsbereiche weiterhin eingehalten werden. Bislang besteht noch kein formaler Koordinationsmechanismus zwischen RID-Fachausschuss und CTE.

Die Arbeitsgruppe RID-ATMF hat empfohlen, eine „Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen“ (Joint Coordinating Group of Experts - JCGE) einzurichten und mit der Koordinierung der aktuellen und zukünftigen Angleichungen sowie mit der Implementierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID-ATMF zu beauftragen.

Ziele des RID und der APTU/ATMF

Das RID beinhaltet Vorschriften für die sichere und effiziente Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und stellt sicher, dass Gefahrgutbeförderungen zwischen Eisenbahnvertragsparteien und verkehrsträgerübergreifend (mit Verkehrsträgern, die mit dem RID harmonisiert sind) akzeptiert werden. Zu diesem Zweck passt der RID-Fachausschuss die von der Gemeinsamen Tagung der OTIF und der UNECE für den Straßen-, Schienen-, und Binnenschiffverkehrsverkehr für den COTIF- und den UNECE-Raum im internationalen Verkehr entwickelten harmonisierten Vorschriften an.

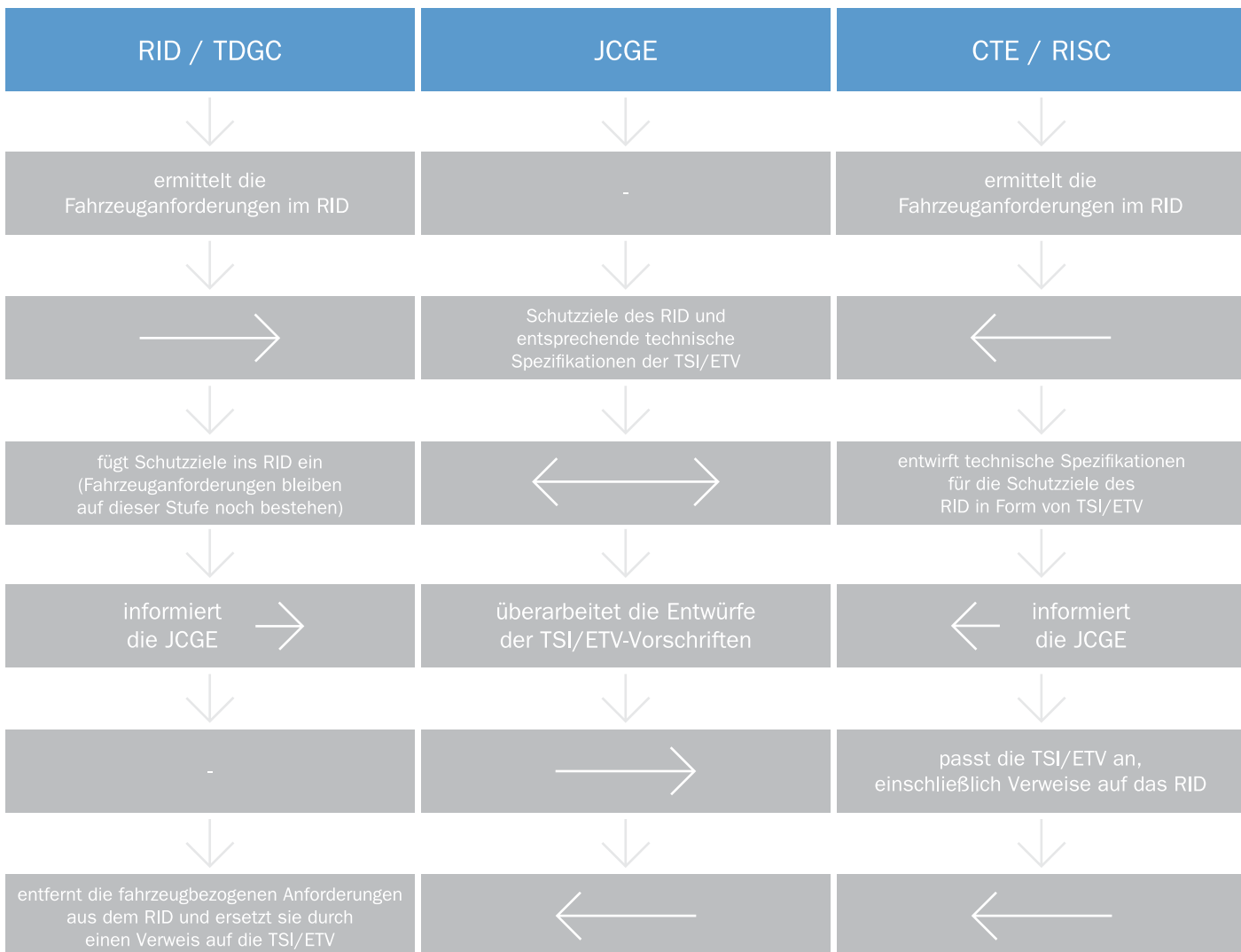
Die meisten strukturellen Anforderungen an Kesselwagen betreffen die Tanks; für die Beförderung von bestimmten, besonders gefährlichen Stoffen sind im RID jedoch auch auf Fahrzeugebene zusätzliche Schutzmaßnahmen vorgesehen, mit denen der Tank geschützt werden soll.

Die allgemeine Eisenbahngesetzgebung, d. h. die ATMF und APTU des COTIF, beinhalten die Vorschriften für die Zulassung und Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr.

Die technischen Vorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und ihre Verwendung sind in ETV enthalten, die vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) verabschiedet werden.

Diese Vorschriften müssen kohärent und bewertbar sein und sollten, wo immer möglich, keine exklusiven technischen Lösungen vorschreiben, so dass Raum für Innovationen bleibt.

In der Praxis stellen die meisten vom CTE angenommenen ETV Übertragungen der innerhalb der EU als TSI verabschiedeten Eisenbahnanforderungen dar.



Zu diesen Themen gehört laut Arbeitsgruppe prioritär auch die Behandlung fahrzeugbezogener Aspekte in beiden Bereichen (RID und TSI/ETV). Das RID enthält aktuell eine Reihe fahrzeugbezogener Anforderungen. Diesbezüglich war die Gruppe der Ansicht, dass ein besseres Koordinationsverfahren dazu führen sollte, dass die „Schutzziele“

der fahrzeugbezogenen Anforderungen im RID bleiben und die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden. Hierfür wurde ein spezifisches 6-stufiges Verfahren entwickelt, das in obiger Darstellung zusammengefasst wird.

In 2017 sollten die Schlussfolgerun-

gen der Arbeitsgruppe RID-ATMF den vier involvierten Ausschüssen unterbreitet werden (CTE und RID-Fachausschuss bei der OTIF und RISC und TDG bei der EU). Nach deren Zustimmung wird die JCGE eingerichtet und das 6-Stufen-Verfahren eingeleitet.

Bas Leermakers



DIE NATIONALEN FAHRZEUGREGISTER (NRV) - EINE GRUNDVORAUSSSETZUNG FÜR INTERNATIONALEN VERKEHR: DIE NVR HEUTE UND MORGEN

Wie können staatliche Behörden und Eisenbahnunternehmen Informationen zu den Basisdaten eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr erhalten? Ist das Fahrzeug zum Betrieb in einem bestimmten Staat zugelassen? Wer ist die ECM? Wer ist der Halter? Bestehen Beschränkungen bezüglich der Verwendung des Fahrzeugs?

Alle zum Betrieb zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge müssen in einem NVR eingetragen sein. Der Austausch der Fahrzeugdaten wird über das virtuelle Einstellungsregister (VVR) sichergestellt. Nun, wo die EU mit der Entwicklung des Europäischen Fahrzeugregisters (EVR) begonnen hat, welche Auswirkungen auf das VVR haben wird, stellt sich die Frage nach den Folgen für die OTIF

Der Zweck der Fahrzeugregister

Ziel der nationalen Fahrzeugregister ist es, Zugang zu Schlüsselinformationen betreffend alle im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen OTIF-Vertragsstaaten betriebenen Eisenbahnfahrzeugen zu liefern. Bevor das Fahrzeug zum ersten Mal verwendet wird, muss es in Übereinstimmung mit den ATMF von der zuständigen Behörde des OTIF-Vertragsstaates zum Betrieb zugelassen (genehmigt) werden. Nach der Zulassung muss es dann im nationalen Fahrzeugregister (NVR) des Staates, der die Zulassung erteilt hat, eingetragen werden. Zusätzliche Zulassungen für andere Staaten werden ebenfalls im Register des Staates, der die ursprüngliche Eintragung vorgenommen hat, erfasst¹.

Neben neuen Fahrzeugen sind auch bestehende Fahrzeuge, die in der Vergangenheit zum Betrieb zugelassen worden sind, z. B. gemäß den technischen Anforderungen des RIC und RIV², im NVR einzutragen. In Abhängigkeit ihrer nationalen Gesetzgebung können Vertragsstaaten auch nur für den nationalen Verkehr zugelassene Fahrzeuge in ihr NVR eintragen.

Die NVR-Spezifikation und das ECVVR

In Übereinstimmung mit Artikel 13 ATMF ist jeder Vertragsstaat verpflichtet, ein nationales Fahrzeugregister für Eisenbahnfahrzeuge einzurichten. Äquivalente Bestimmungen finden sich im EU-Recht in der Entscheidung der Kommission 2007/756/EG vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister (NVR-Entscheidung) und die damit in Verbindung stehenden Änderungen³.

Um den Benutzern den Zugriff auf die Daten aller NVR von einem einzigen Zugriffspunkt aus zu ermöglichen, d. h. über eine zentrale Suchmaschine, die von der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) entwickelt und verwaltet wird, sollten alle NVR mit dem virtuellen Einstellungsregister (VVR) verknüpft sein. Die kombinierten NVR und das VVR bilden zusammen das sogenannte zentralisierte europäische virtuelle Einstellungsregister (ECVVR). Damit sind für die Nutzer der Register (EVU, Halter, ECM, IB und nationale Behörden) praktisch alle Informationen zu allen zum internationalen Betrieb zugelassenen Fahrzeugen über das ECVVR abrufbar. Dies ist wichtig, da im

internationalen Eisenbahnverkehr, und insbesondere im Güterverkehr, häufig Fahrzeuge zwischen EVU ausgetauscht werden, und jedes das Fahrzeug betreibende EVU Zugang zu den eingetragenen Informationen haben muss.

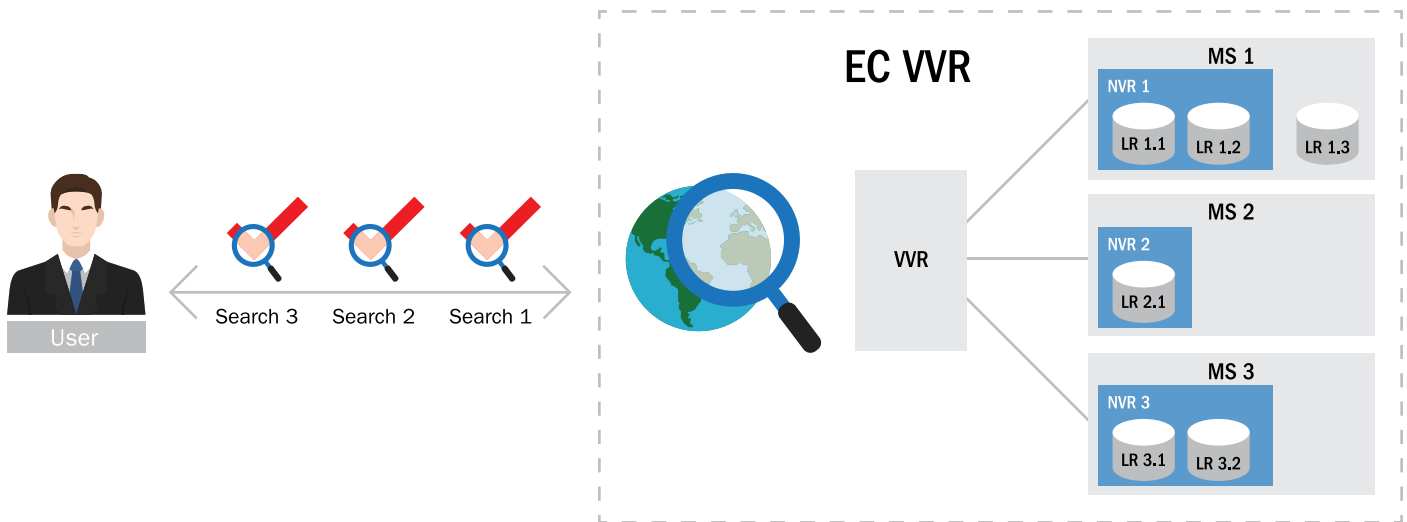
Angesichts der rasant fortschreitenden Digitalisierung der Eisenbahn werden korrekte Eintragungen immer wichtiger. Leider sind einige Vertragsstaaten der OTIF ihrer Verpflichtung zur Einrichtung ihres NVR und dessen Verknüpfung mit dem ECVVR noch nicht nachgekommen. Die NVR hätten bis spätestens zum 1. September 2013 eingerichtet und bis spätestens zum 1. Dezember 2013 mit dem ECVVR verknüpft werden sollen. Internationaler Verkehr mit Fahrzeugen aus diesen Staaten kann so schwierig bis unmöglich werden. Wenn ein Fahrzeug nicht in einem NVR eingetragen ist, können seine Daten nicht überprüft und das Fahrzeug womöglich von einem Eisenbahnunternehmen oder einer nationalen Behörde vom internationalen Verkehr ausgeschlossen werden. Staaten, die noch kein NVR eingerichtet haben, können vom Sekretariat Unterstützung sowie Angaben und Informationen zu nützlichen Kontakten, die möglicherweise helfen können, erhalten.

¹ Die betreffende Information wird in Datenfeld 11 des NVR 2015 eingetragen.

² . h. „technische Lösungen“, wie zwischen den Eisenbahnunternehmen im UIC festgelegt.

³ Entscheidung der Kommission 2007/756/EG vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (NVR Entscheidung), zuletzt geändert durch den Beschluss der Kommission 2012/757/EU vom 14. November 2012.

Abbildung 1: LR = lokales Register; NVR = nationales Fahrzeugregister; VVR = virtuelles Fahrzeugregister



Inhalt des NVR

Folgende Fahrzeuginformationen sind im NVR enthalten: Identifikation des Staates der ersten Zulassung des Fahrzeugs und der für die Zulassung zuständigen Behörde, Status der Zulassungsdaten (gültige, ausgesetzte oder zurückgezogene Zertifikate) und evtl. Verweis auf Prüferklärungen, Identifikation des Besitzers und Halters des Fahrzeugs, bauliche Beschränkungen (z. B. Spurweite, Achslast), Angabe der ECM und Austausch der Instandhaltungs- und Betriebsdaten mit dieser ECM.

Die Staaten können wählen zwischen einem Standard-NVR und einem auf sie zugeschnittenen NVR. Ersteres kann bei der ERA erworben werden. Letzteres muss vom Staat selbst auf der Grundlage seines spezifischen Bedarfs entwickelt werden. So enthält das von der Schweiz eigens entwickelte NVR beispielsweise auch Fahrzeuge, die nicht auf den Hauptlinien verkehren, wie Schmalspurfahrzeuge, Straßenbahnen und Zahnradbahnen. Staaten, die ihr eigenes „maßgeschneidertes“ NVR entwickeln, müssen sicherstellen, dass es über eine funktionierende Verknüpfung mit dem ECVVR verfügt.

Der Eintragungsprozess

Vor der ersten Verwendung eines Fahrzeugs und nachdem es sein Betriebszertifikat von der zuständigen Behörde erhalten hat, stellt der Halter bei der Eintragungsstelle (in den meisten Fällen handelt es sich hier um die zuständige Behörde⁴) einen Antrag auf Eintragung des Fahrzeugs ins NVR. Auf der Grundlage dieses Antrags⁵ weist die Eintragungsstelle dem Fahrzeug in Übereinstimmung mit der ETV KENNZEICHNUNG 2015 eine europäische Fahrzeugnummer (EVN) zu und trägt das Fahrzeug ins NVR ein. Oft wird die Fahrzeugnummer bereits im Vorfeld, während des Zertifizierungsprozesses reserviert. Als letzten Schritt bringt der Halter die zugewiesene EVN am Fahrzeug an und schließt damit das Verfahren der technischen Betriebszulassung des Eisenbahnfahrzeugs ab.

Wenn einer oder mehrere Eintragungspunkte im NVR geändert werden (Änderung der ECM, des Halters, des Status der Zulassungsdaten usw.), hat der Halter die Eintragungsstelle unverzüglich über diese Änderung(en) zu informieren. Ausgehend von der Bereitstellung dieser Informationen ergreift die Eintragungsstelle die nötigen Maßnahmen zur Sicherstellung der Richtig-

keit der von ihr ins NVR eingetragenen Daten.

Das künftige Europäische Fahrzeugregister

In Übereinstimmung mit dem vierten Eisenbahnpaket der EU wird die Rolle der ERA gestärkt. Die Agentur wird als zentrale Anlaufstelle für alle Belange internationaler Fahrzeuggenehmigungen fungieren. Im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets hat die EU auch beschlossen, ein einziges EVR einzurichten und bis zum 16. Juni 2021 in Betrieb zu nehmen. Die ERA wird die von ihr genehmigten Fahrzeuge in dieses EVR eintragen. Ein zentrales Register wird die Arbeit derjenigen Akteure erleichtern, die mit den Registern arbeiten, und die administrativen Lasten und Kosten für die Mitgliedstaaten senken. Für die Umsetzung des EVR hat die Europäische Kommission die ERA beauftragt, eine spezifische Arbeitsgruppe einzurichten und mit der Entwicklung der technischen und funktionalen Spezifikationen und einer dazugehörigen Kosten-Nutzen-Analyse zu betrauen. Auf diese Weise könnten die NVR integriert und den Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Eintragung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung angeboten werden.

⁴ Oder die nationale Sicherheitsbehörde (NSB) in der EU.

⁵ Das Betriebszertifikat bezieht sich auf das Fahrzeug und wird für den Halter ausgestellt, der es verwaltet. Wenn sich das Verfügungsrecht über das Fahrzeug ändert, ist das dem Antragsteller ursprünglich ausgehändigte Zertifikat weiterzugeben.

Die Beteiligung des Sekretariates der OTIF am EVR-Projekt

Da das EVR-Projekt Auswirkungen auf die bestehenden Verknüpfungen zwischen den NVR der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF und denen der EU-Staaten, und insbesondere auf die Funktionsfähigkeit des ECVVR, haben kann, überwacht das Sekretariat der OTIF die Arbeit der ERA-Arbeitsgruppe zum EVR genau.

Infolge seiner Interventionen und ausgehend von dem Feedback, das es aus der ERA-Arbeitsgruppe erhalten hat, ist das Sekretariat der OTIF zuversichtlich, dass die Interessen der

Nicht-EU-Staaten gebührend berücksichtigt werden, insbesondere durch:

- die Aufrechterhaltung der Kompatibilität des EVR mit den einzelnen verbundenen NVR der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF;
- die Beschränkung der Nutzung der NVR auf administrative (nicht betriebliche) Zwecke, die ausschließlich im Verantwortungsbereich der Behörden liegen;
- die Berücksichtigung der Bemerkungen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF im Vergabeprozess für neue Restriktionscodes;
- die Klarstellung, wie Fahrzeugeintragungen aus dem Fahrzeugregis-

ter eines Staates in das Register eines anderen Staates transferiert werden können;

- die vorgezogene Aktualisierung der gemeinsamen OTIF/EU-Leitfäden (z. B. des Anwendungshandbuchs für das VKM-Register).

Das Sekretariat der OTIF wird die neuesten Entwicklungen in diesem Bereich weiterhin genauestens verfolgen. Es wird mit der ERA zusammen an Lösungen zur Erleichterung des internationalen Verkehrs arbeiten und dabei stets die Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF im Blick haben und diese während des gesamten Prozesses vertreten.

Dragan Nešić

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT | GEFÄHRLICHE GÜTER

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (BERN, 13. BIS 17. MÄRZ 2017)

Vom 13. bis 17. März 2017 fand unter dem Vorsitz von Herrn Claude Pfauvadel (Frankreich) in Bern die Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE statt. 22 Staaten, die Europäische Union und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 16 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten. Die Demokratische Republik Kongo nahm als Beobachter teil.

Tanks

Durchmesser des Tankkörpers

Für die Berechnung der Wanddicke von Tanks, die aus anderen Werkstoffen als Baustahl gebaut werden, ist in den Absätzen 6.8.2.1.18 und 6.8.2.1.19 eine Formel angegeben, in die unter anderem die bei der Verwendung von Baustahl vorgeschriebene Mindestwanddicke des Tankkörpers einfließt. Diese Mindestwanddicke ist wiederum abhängig vom Durchmesser des Tanks.

Zur Klarstellung, dass unter diesem Durchmesser der Innendurchmesser und nicht der Außendurchmesser des Tankkörpers zu verstehen ist, wurde in Abschnitt 1.2.1 eine Begriffsbestimmung aufgenommen. Diese Definition scheint auch für ortsbewegliche Tanks des Kapitels 6.7 sinnvoll zu sein, muss aber in diesem Fall

vom UN-Expertenunterausschuss beschlossen werden.

Verhinderung des Eindringens von Wasser in Sicherheitsventile

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde die Frage der Ansammlung von Wasser bei bestimmten Sicherheitsventilen erörtert (siehe Zeitschrift 4/2016, Seite 11). Dies kann bei Gefrieren des Wassers zu einer Beeinträchtigung der Funktion der Sicherheitsventile führen. Der Europäische Industriegase-Verband (EIGA) wurde um Prüfung gebeten, ob die geforderten Schutzkappen die Funktion der Sicherheitsventile beeinträchtigen können.

Der bei der letzten Tagung verabschiedete Wortlaut der neuen Vorschrift in Absatz 6.8.3.2.9 wurde daraufhin

Die dritte Sitzung des Bienniums 2016/2017 befasste sich mit Änderungen zu den Vorschriften des RID/ADR/ADN, die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 vorgesehen sind. Für die Behandlung der zahlreichen Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte. Die Plenarsitzung befasste sich mit verschiedenen Interpretationsfragen, mit Ergebnissen der von ihr eingesetzten informellen Arbeitsgruppen und mit weiteren Änderungsanträgen. Darüber hinaus wurden bei dieser Sitzung Korrekturen zur Ausgabe 2017 beschlossen, die aus Korrekturen der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter resultieren.

nochmals geändert. Er sieht jetzt vor, dass der Umstand der Wasseransammlung bereits bei der Auslegung der Sicherheitsventile in Betracht gezogen werden soll. Da die Industrie darüber hinaus der Ansicht war, dass die bei der letzten Tagung angenommene Übergangsfrist zu kurz sei, um die bestehenden Ausrüstungen von Tanks anzupassen, wurde diese um zwei weitere Jahre verlängert.

Tank-Sattelaufleger



Prüfung von Schweißnähten

In der Ausgabe 2017 des RID und des ADR wurde präzisiert, in welchen Abschnitten und in welchem Ausmaß Schweißnähte durch zerstörungsfreie Prüfungen geprüft werden müssen. Spätere Diskussionen haben jedoch gezeigt, dass in den Vorschriften für die zerstörungsfreie Prüfung die Verbindung der Tankböden mit dem zylindrischen Teil des Tankkörpers, wie sie typischerweise bei Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft verwendet wird, nicht berücksichtigt wurde. Diese Überlappungsverbindungen können mittels Durchstrahlungs- oder Ultraschallprüfung nicht korrekt beurteilt werden. Obwohl in diesen Fällen eine Farbeindringprüfung als alternative Prüfmethode verwendet wird, ist dies in den Vorschriften derzeit nicht vorgesehen.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Aufnahme einer Fußnote zu, um dieser typischen Bauweise von Tanks mit Entleerung durch Schwerkraft Rechnung zu tragen. Darüber hinaus stimmte

sie zu, die zerstörungsfreien Prüfungen auf alle Schweißnähte im Kantenbereich der Tankböden auszudehnen.

Tanks mit einem konkaven Abschnitt

Bei der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2015 wurde über bestimmte Bauformen von Tanks gesprochen, die größtenteils einen zylindrischen Querschnitt haben, der aber im unteren Teil durch einen konkaven Abschnitt verkleinert ist (siehe Abbildung). Ziel dieser Bauform ist es, im unteren Bereich des Tanks Platz für die Sattelzugmaschine zu schaffen. Seit 1989 wurden mehr als 2000 Tanks dieses Musters gebaut.

Die Teilnehmer der Tank-Arbeitsgruppe diskutierten nun erneut über diese besondere Bauform, die in Kapitel 6.8, das im Grundsatz von kreisrunden, elliptischen oder kofferartigen Querschnitten von Tanks ausgeht, nicht besonders erwähnt ist.

Eine Interpretation bestand darin, dass der Tankquerschnitt

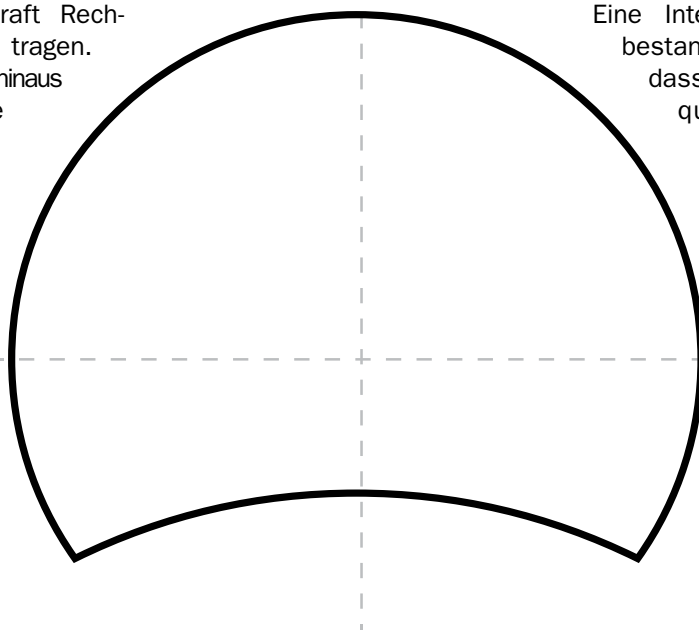
größtenteils zylindrisch ist, bei dem jedoch ein Teil ausgeschnitten wurde. Eine andere Interpretation ging davon aus, dass durch den ausgeschnittenen Teil der Tankquerschnitt nicht mehr als zylindrisch angesehen werden kann. Für nicht kreisrunde Tanks sieht das RID/ADR jedoch konvexe Wölbungsradien vor.

Unabhängig von diesen unterschiedlichen Interpretationen war die Tank-Arbeitsgruppe aber der Meinung, dass diese Tanks sicher sind und im RID/ADR zugelassen werden sollten. Die in den Vorschriften erwähnten zylindrischen, elliptischen und kofferartigen Querschnitte sollten lediglich als Beispiele angesehen werden, um die technische Entwicklung nicht zu behindern.

Die Gemeinsame Tagung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut auf diese Frage zurückkommen.

Identifizierung des Staates, in dem eine Baumusterzulassung ausgestellt wurde

In der Baumusterzulassungsbescheinigung eines Kesselwagens oder Tankfahrzeugs muss die Zulassungsnummer des Baumusters angegeben werden. In der Zulassungsbescheinigung eines Tankcontainers muss darüber hinaus der Staat angegeben werden, in dem die Zulassung erfolgt ist. Dies stellt sowohl eine Inkohärenz innerhalb des Kapitels 6.8 als auch zu anderen Kapiteln in Teil 6 dar, in denen bei der Bauartzulassung immer die Angabe des Staates verlangt wird. Durch die Angabe des Staates ist es für Prüfstellen und zuständige Behörden einfacher, mit der Behörde



Kontakt aufzunehmen, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat.

Die Gemeinsame Tagung entschied vorläufig, für alle Tanks des Kapitels 6.8 die Angabe des Staates in der Baumusterzulassung vorzuschreiben. Für bestehende Baumusterzulassungsbescheinigungen wurde eine Übergangsvorschrift vorgesehen.

Interpretation des RID/ADR/ADN

Anerkennung von Schulungsnachweisen für Gefahrgutbeauftragte

In Abschnitt 1.8.3 RID/ADR/ADN, der die Qualifikation und die Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten regelt, wird festgelegt, dass der Schulungsnachweis des Gefahrgutbeauftragten von allen RID-Vertragsstaaten bzw. von allen Vertragsparteien des ADR oder des ADN anerkannt wird.

Durch die Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland muss das RID/ADR/ADN auch im nationalen Verkehr in den EU-Mitgliedstaaten angewendet werden. In den Anhängen dieser Richtlinie wird festgelegt, dass das RID, das ADR bzw. das ADN anzuwenden ist, wobei das Wort «Vertragspartei/Vertragsstaat» gegebenenfalls durch das Wort «(EU-)Mitgliedstaat» zu ersetzen ist.

In verschiedenen EU-Mitgliedstaaten wird der Text der EU-Richtlinie im Rahmen nationaler Gesetze oder Verordnungen so ausgelegt, dass für nationale oder innergemeinschaftliche Gefahrgutverkehre nur Schulungsnachweise anerkannt werden, die in einem EU-Mitgliedstaat ausgestellt wurden, und die Regelung des RID/

ADR/ADN, dass Schulungsnachweise aller anderen Vertragsstaaten anzuerkennen sind, nur für Verkehre mit Drittstaaten gilt.

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass jeder Staat, unabhängig davon, ob er RID/ADR/ADN-Vertragspartei ist, souverän entscheiden kann, in anderen Staaten ausgestellte Bescheinigungen für den Binnenverkehr zu akzeptieren oder abzulehnen, da der Binnenverkehr rechtlich gesehen dem RID, ADR oder ADN nicht unterstellt ist. Zu der weitergehenden Auslegungsfrage des Rechts der Europäischen Union, inwieweit die Mitgliedstaaten für den Binnenverkehr nur Schulungsnachweise der EU-Mitgliedstaaten anerkennen dürfen, fühlte sie sich jedoch nicht zuständig.

Der Rechtsdienst der Europäischen Kommission wurde um Prüfung gebeten, ob nach der Richtlinie 2008/68/EG Gefahrgutbeauftragte aus Drittländern anerkannt werden müssen. Abhängig vom Ergebnis dieser Prüfung könnten weitere Teile des RID/ADR/ADN berührt sein, wie z. B. die ADR-Schulungsbescheinigung für Fahrzeugführer oder alle Arten von im RID/ADR/ADN vorgesehenen Genehmigungen, die von einem Vertragsstaat ausgestellt werden.

Arbeiten informeller Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe für die Verringerung des Risikos eines BLEVE

Die Gemeinsame Tagung wurde in einer Präsentation über die Ergebnisse der vom französischen Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS – Institut für das industrielle Umfeld und für Risiken)

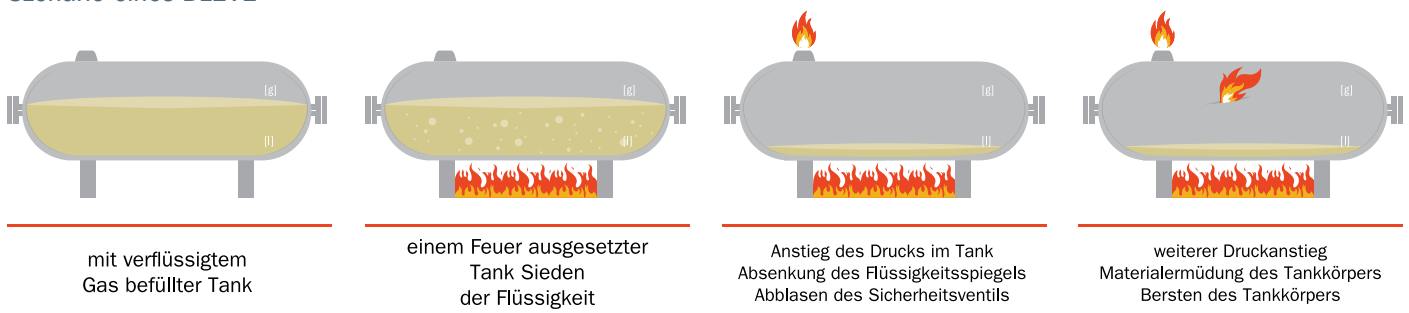
durchgeführten Arbeiten im Rahmen der informellen Arbeitsgruppe für die Verringerung des Risikos eines BLEVE (boiling liquid expanding vapor explosion – Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) während der Beförderung gefährlicher Güter informiert.

Es geht dabei insbesondere um die Entwicklung eines Modells, mit dem das Verhalten von Flüssiggas-Tanks verschiedener Tankgeometrien und mit verschiedenen Schutzbeschichtungen im Brandfall vorhergesagt werden soll, und zwar in Abhängigkeit davon, ob diese nur mit Sicherheitsventilen, nur mit einer Schutzbeschichtung oder mit Sicherheitsventilen und einer Schutzbeschichtung ausgerüstet sind. Die erzielten Ergebnisse stimmen mit den Ergebnissen der von der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) in den Jahren 1998, 2013 und 2014 an Tanks durchgeführten Versuchen überein.

Dieses theoretische Modell hat den Vorteil, dass eine große Anzahl von Szenarien behandelt werden kann, ohne dass dabei auf kostspielige zerstörende Prüfungen zurückgegriffen werden muss. Für die endgültige Validierung des Modells und insbesondere zur Untersuchung der Reaktion der Sicherheitsventile in direktem Kontakt mit Feuer können jedoch noch zusätzliche Versuche erforderlich sein.

INERIS bestätigte, dass bei der Modellierung noch verschiedene weitere Parameter berücksichtigt werden könnten, wie z. B. eine örtlich begrenzte Feuereinwirkung, andere

Szenario eines BLEVE



Stoffe als Flüssiggas, andere Gefäßtypen (z. B. Fahrzeugtanks), Verringerung der Dicke und Beschädigung der Beschichtung, Aluminiumdrahtgeflecht in den Tanks zur Ermöglichung eines Wärmetransfers zwischen der flüssigen und der festen Phase usw.

Verschiedenes

Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 SMGS

Das Sekretariat der OTIF informierte die Gemeinsame Tagung über die Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 SMGS. Grund für diese Nichtannahme sei das für die Organe der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) geltende Prinzip der Einstimmigkeit und die Position zweier OSShD-Mitgliedstaaten gewesen, im Text der Anlage 2 SMGS keine neuen Verweise auf EU-Richtlinien und EN-Normen aufzunehmen. Darüber hinaus sei vorgeschlagen worden, in der Zukunft alle bestehenden Verweise auf EU-Richtlinien und EN-Normen in der Anlage 2 SMGS zu streichen.

Diese Haltung sei damit begründet worden, dass nur wenige OSShD-Staaten in den Entwicklungsprozess der EN-Normen und EU-Richtlinien involviert seien. Das Sekretariat der OTIF machte jedoch auf eine bestehende Kooperationsvereinbarung zwischen dem Europäischen Komitee für Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) und der Normungsorganisation der Russischen Föderation (ROSSTANDART) aufmerksam, welche ROSSTANDART einen ständigen Beobachterstatus in den Normungsgremi-

en von CEN und CENELEC einräumt.

Die Gemeinsame Tagung bedauerte, dass die das SMGS anwendenden Staaten die Änderungen zur Anlage 2 SMGS, die den Änderungen 2017 des RID entsprechen, nicht angenommen haben. Sie betonte, dass die Situation für die Mitgliedstaaten der OSShD von Nachteil ist, da die Ablehnung der Gesamtheit der Änderungen in diesen Staaten zu Unterschieden zwischen den Vorschriften für den Straßen-, Binnenschiffs-, Seeschiffs- und Luftverkehr (ADR, ADN, IMDG-Code und Technische Anweisungen der ICAO) auf der einen Seite und dem Eisenbahnverkehr (Anlage 2 zum SMGS) auf der anderen Seite führt, und zwar in Bezug auf alle Vorschriften, für die eine weltweite Harmonisierung auf der Grundlage der 19. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften von Bedeutung ist. Die Gemeinsame Tagung brachte daher ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass die Mitgliedstaaten der OSShD zumindest die Änderungen annehmen können, die nicht in Zusammenhang mit den Normungsarbeiten des CEN oder mit EU-Richtlinien stehen.

Korrekturvorschläge zum RID/ADR/ADN

Die Gemeinsame Tagung einigte sich darauf, Korrekturen in den Ausgaben 2017 zum RID, ADR und ADN vorzunehmen, die in erster Linie von der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEA) in Bezug auf Stoffe der Klasse 7 festgestellt und die vom UN-Expertenunterausschuss bereits für die UN-Modellvorschriften angenommen wurden.

Beobachterstatus für COSTHA

COSTHA (Council on Safe Transportation of Hazardous Articles) ist eine Nichtregierungsorganisation mit Sitz in den USA, die bereits im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter Beobachterstatus genießt. COSTHA wurde 1972 gegründet und ist ein gemeinnütziger Industrieverband zur Förderung der Erfüllung gesetzlicher Auflagen und der Sicherheit bei der internationalen Beförderung gefährlicher Güter. Zu den 180 Mitgliedsunternehmen aus verschiedenen Branchen zählen auch globale oder multinationale Unternehmen mit Hauptsitz in Nordamerika, Europa und Asien. Eine Teilnahme an den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung würde es COSTHA ermöglichen, insbesondere ihre Mitgliedsunternehmen außerhalb Europas mit den Bestimmungen des RID/ADR/ADN vertraut zu machen.

Nach kurzer Diskussion wurde COSTHA in der Gemeinsamen Tagung der Beobachterstatus eingeräumt.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird vom 19. bis 29. September 2017 in Genf stattfinden, bei der sie sich in erste Linie der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter widmen wird. Diese Arbeiten werden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, die vom 25. bis 27. April 2017 in Genf getagt hat.

Jochen Conrad

EIN MODELL ZUR EINRICHTUNG NEUER DIENSTLEISTUNGEN IM EISENBAHNVERKEHR: DAS BEISPIEL DER BEFÖRDERUNG VON PAKETEN ZWISCHEN CHINA UND EUROPA

Der direkte Versand von Paketen zwischen China und Europa nimmt rasant zu. Diese Dynamik sollte mit dem Anrollen des Seidenstraßenprojekts noch an Momentum gewinnen und nach und nach die Länder Asiens und des Mittleren Ostens erfassen. Die Eisenbahn wird jedoch trotz ihrer Verlässlichkeit und Schnelligkeit (13 Tage von China bis Europa statt 40 Tage im Seeverkehr) in diesem Rahmen gegenwärtig noch nicht genutzt. Im interkontinentalen Verkehr kämpft die Eisenbahn mit ihrer ureigenen Komplexität. Mit diesem Artikel soll am Beispiel des Paketversands eine allgemeine Herangehensweise vorgestellt werden, basierend auf der strikten Definition der rechtlichen Schnittstellen, mit der dem Eisenbahnverkehr die Möglichkeit gegeben werden soll, sich in diesem neuen Markt flexibel zu positionieren.

Das Aufleben des Versandhandels ist ein eindeutiges Zeichen für die Vernetzung der modernen Wirtschaft. Plattformen wie Ali Baba und, in etwas geringem Ausmaß, auch Amazon bringen Hersteller und Konsumenten mehr und mehr in eine direkte Beziehung zueinander. Mit der Steigerung des Mehrwerts einer Eisenbahnbeförderung der Güter öffnen sich auch Entwicklungsmöglichkeiten für den Sektor.

Der Weltpostverein hat diese Problematik erkannt und ein Projektteam zusammengestellt, das die Leitlinien für eine stärkere Einbindung der Eisenbahn in den Paketversand zwischen China und Europa festlegen soll. CIT, Weltzollorganisation, Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs (CCTT) und OTIF arbeiten daher seit 2016 gemeinsam an diesem Projekt.

In 2017 hat der Rat für den Postbetrieb des WPV (27.-31. März 2017) entschieden, zur besseren Strukturierung der Arbeiten ein Projektteam (Post-Rail Task force) einzurichten. Dessen ehrgeizige Aufgabe besteht darin, bis Ende des Jahres Leitlinien des Weltpostvereins mit globalem Anspruch entwickelt zu haben. Diese Leitlinien müssen, um effektiv wirksam zu sein, die Bedürfnisse und Beschränkungen des Eisenbahnsektors berücksichtigen.

Ein Komplexes Projekt

Das Post-Eisenbahn-Projekt ist komplex, weil es vier unterschiedliche Regelungsbereiche umfasst:

- das Warenverkaufsrecht,
- das Postrecht (WPV),
- das Zollrecht (WZO/EU),
- und das Eisenbahnrecht (OTIF/OSSHd).

Das übergeordnete Ziel besteht

darin, weniger Änderungen an den Rechtstexten zu erreichen, um ein betriebsfähiges Produkt schneller auf den Markt bringen zu können. Hierzu ist es wichtig, die verschiedenen Schnittstellen zwischen den einzelnen Rechtsbereichen zu ermitteln. Im Postrecht kann der internationale Verkehr als eine Art „Black Box“ angesehen werden, der den ursprünglichen Postbetreiber und den Postbetreiber im Bestimmungsland miteinander in Verbindung bringt. Dies ist in Abbil-

Abb. 1: Das Post-Eisenbahn-Projekt

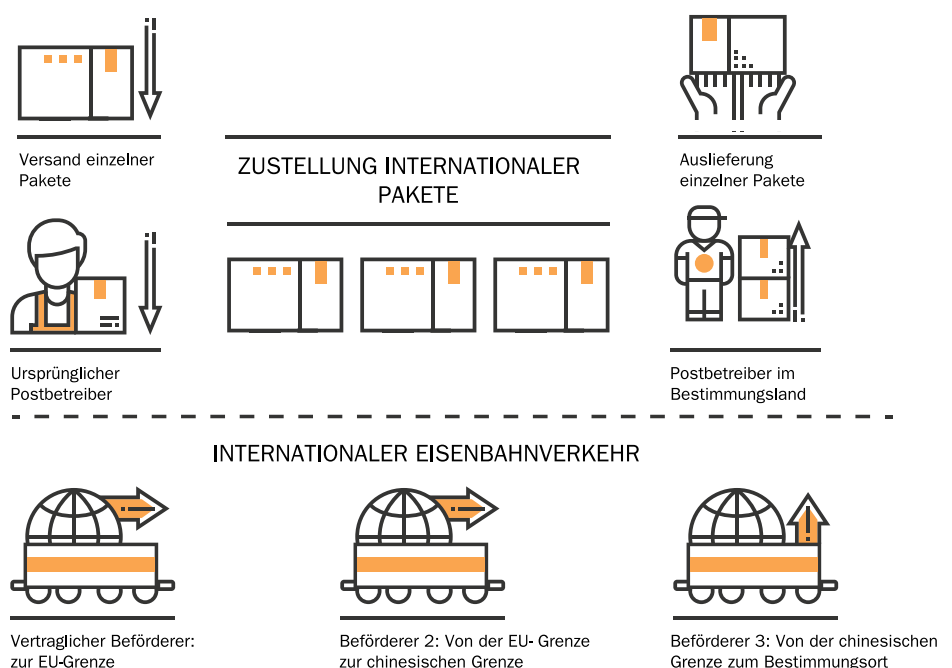


Abbildung 1 veranschaulicht, wo man die Eisenbahn auch durch den Luft-, See- oder Straßenverkehr ersetzen könnte.

Die zu lösende Frage ist die nach dem Informationsaustausch und den zwischen der Postpartei und der Verkehrspartei nötigen Diensten. In diesem Rahmen hat die OTIF vorgeschlagen, die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Rechtsbereichen mittels eines auf den 7 Ebenen des OSI-Modells (Open Systems Interconnection Model) basierenden Modells zu modellieren.⁶

Eine an die Netzwerkindustrie angepasste Analyseart: die Ebenen des OSI-Modells (Open Systems Interconnection Model)

Das OSI-Modell ist mittlerweile eine theoretische Referenz für die Datenübertragungsnetze und insbesondere das Internet. Die verschiedenen für die Datenübertragung notwendigen Protokolle werden dabei in verschiedene Ebenen unterteilt. In einem Stapel Protokolle ist jede Ebene für die Lösung spezifischer Probleme in der Datenübertragung zuständig und liefert den darüber liegenden Ebenen eindeutige Informationen. Die oberen Ebenen sind näher am Endverbraucher und verarbeiten abstraktere Daten. Sie greifen hierzu auf die Dienste der unteren Ebenen zurück, die die Daten formatieren, so dass sie auf ein physisches Medium übertragen werden können.

Abbildung 2: Ein Datenübertragungsnetz

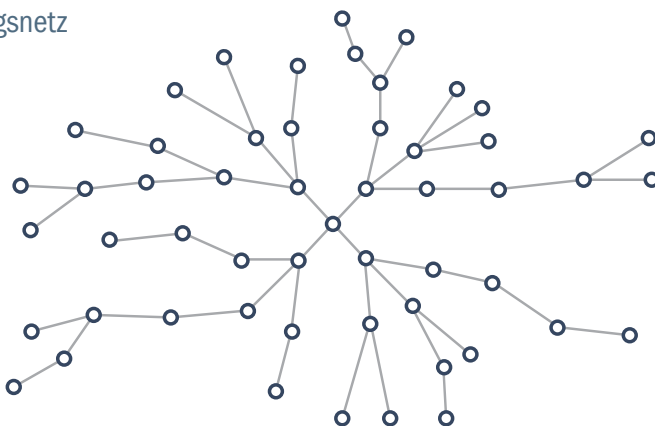
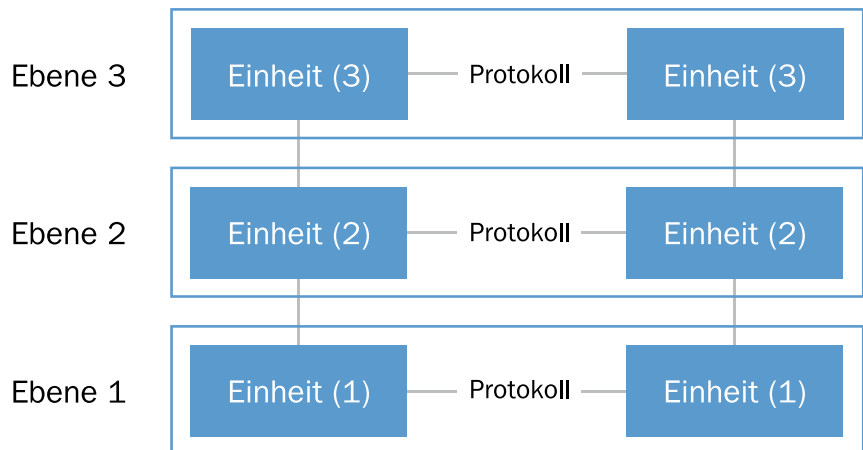


Abbildung 3: Die Interaktion zwischen den Ebenen



Lassen Sie mich zum besseren Verständnis der bestehenden Analogien kurz auf die ureigenen Beschränkungen einer Datenübertragung zwischen zwei Terminals zu sprechen kommen. Damit ein Datenaustausch zwischen den Terminals eines Netzwerks (Abbildung 1) stattfinden kann, muss Folgendes gegeben sein:

1. Jeder Terminal muss mit jedem anderen Terminal Daten austauschen können;
2. die Dateneinheiten (Pakete) müssen zwischen den Knoten ausgetauscht werden können;
3. die physischen Signale müssen auf Linien übertragen werden und die physischen Schnittstellen überqueren können.

Ersetzt man die Datenpakete durch

Wagen/Fahrzeuge, wird die direkte Analogie in Bezug auf die Frage der Einrichtung von Güterverkehrsdiensten zwischen einem Absender und einem Empfänger ersichtlich. Für Datenpakete wie für Wagen gilt, dass sie sortiert und zusammengestellt werden müssen und ihre Beförderung von Anfang bis Ende sichergestellt werden muss.

Diese Ähnlichkeit erscheint logisch, da die physischen Sofortnachrichtendienste als konzeptuelle Grundlage für die Entwicklung der Protokolle für den Datentransfer verwendet wurden. Der komplexeste Aspekt des Datentransfers und die zahlreichen Schnittstellenprobleme haben in der Telekommunikation jedoch zur Entwicklung eines neuen Modells geführt, das auf verschiedenen Ebenen beruht, die den verschiedenen Etappen des Datentransfers entsprechen. Das Modell beschreibt die Interaktion zwischen den Ebenen, so dass die verschiedenen Schnittstellen und ihre Funktion präzise bestimmt werden können:

- Jede Einheit interagiert direkt mit der darunter liegenden Ebene und liefert Informationen an die darüber liegende Ebene.
- Die Definition der Dienste beschreibt die Funktionalität, die die Ebene N-1 von Ebene N erhält.
- Jedes Protokoll ermöglicht einer Einheit in einem Host (Netzkn-

⁶ Siehe auch „Das OSI-Modell - Ein nützliches Konzept im Eisenbahnverkehr?“ in Zeitschrift: 122. Jahr, Nr. 2/2014, Seite 11.

ten/Terminal) die Interaktion mit einer anderen Einheit derselben Ebene in einem anderen Host.

Durch diese äußerst präzise Segmentierung können einerseits die Aspekte der physischen Spezifikation (Kabel, Radio, Modulationstyp usw.) geregelt und andererseits durch effiziente Modellierung der notwendigen Schnittstellen die entsprechenden Dienste definiert werden.

Die Verwendung des OSI-Modells für die rechtlichen Schnittstellen des Postprojektes

In dem begrenzten Rahmen dieses Artikels ist es selbstverständlich nicht möglich, alle sich in Bezug auf die Entwicklung der Leitlinien für die internationale Eisenbahnbeförderung von Postsendungen stellenden komplexen juristischen Fragen im Detail zu lösen. Hier soll lediglich aufgezeigt werden, dass anhand des Mehrebenenmodells OSI die Schnittstellen zwischen den einzelnen Rechtsbereichen besser

herausgearbeitet werden können. Die Vorgehensweise ist demnach wie folgt:

- Es gilt das Prinzip, dass jeder Rechtsbereich autonom bleibt. Jede für die Dienstleistung notwendige Ebene (Versandhandelsrecht, Postrecht, Zollrecht, Verkehrsrecht) sollte von Anfang bis Ende so weit wie möglich ihre eigenen Verfahren anwenden.
- Präzise Bestimmung der für die Erbringung der Leistungen der benachbarten Ebenen notwendigen Dienste zwischen den einzelnen Ebenen. Zwischen der Postpartei und der Eisenbahnpartei (Pfeil Nr. 2 in Abb. 5) müssen beispielsweise die mit dem Beförderer einerseits und die für die Einrichtung einer Beziehung zwischen dem Postbetreiber des Absenderlandes und dem des Bestimmungslandes notwendigerweise auszutauschenden Informationen andererseits präzise festgelegt werden.
- Ggf. Bestimmung der an den Anwendungsmodalitäten der einzelnen Rechtsbereiche vorzunehmenden

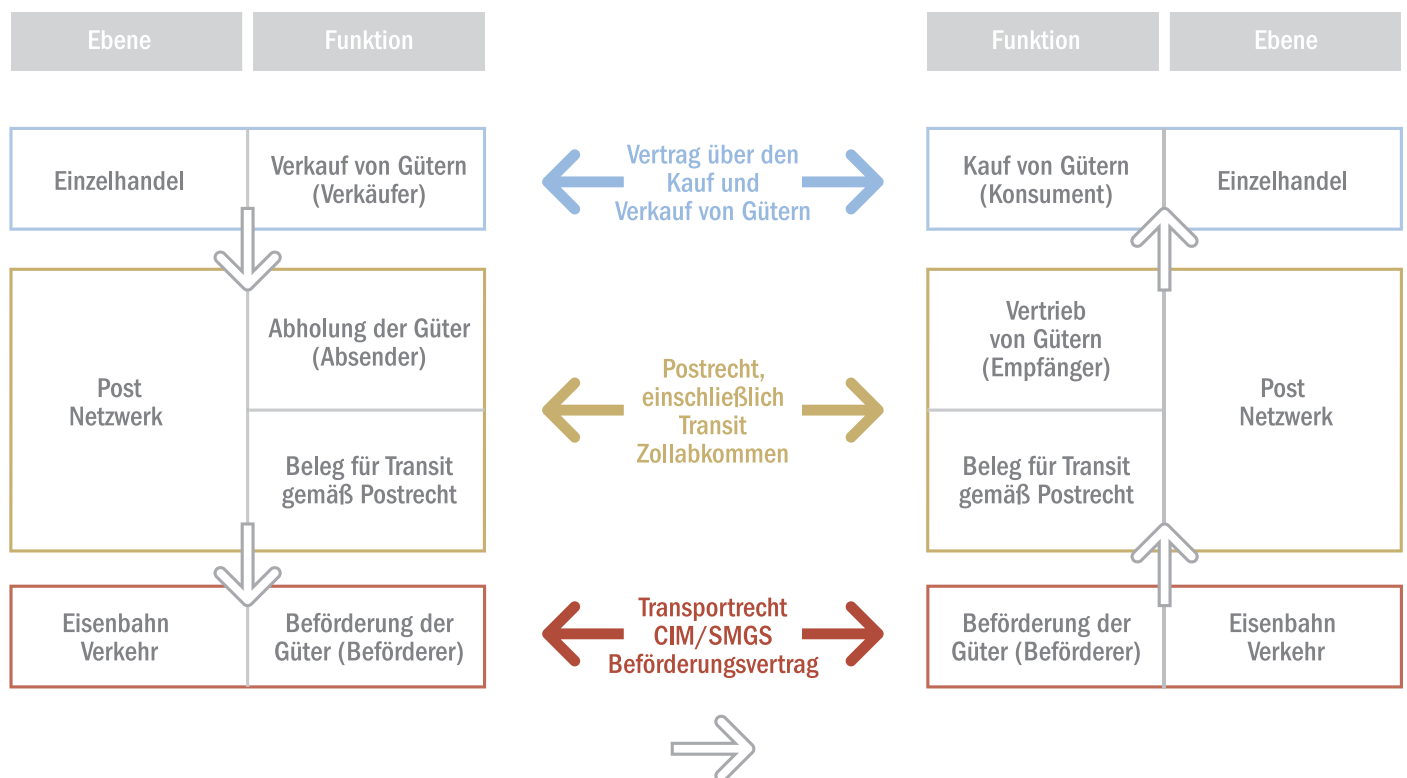
Änderungen zur Berücksichtigung der notwendigen gegenseitigen Leistungen.

Und schließlich muss eine Hierarchie unter den einzelnen Ebenen erstellt werden. Es scheint angebracht, die Beförderungspartei als physische – unterste – Ebene zu beschreiben, die die internationale Beförderung der Pakete zwischen zwei Postbetreibern – einem europäischen und einem chinesischen – übernimmt.

Darauf folgt die Ebene des Postrechts, die auch den Zollfragen zugrunde gelegt wird, da der Transit der Postsendungen auf internationaler Ebene geregelt ist. Diese Ebene übernimmt die Abholung der Pakete im Absenderland und ihre Auslieferung an die endgültigen Empfänger im Bestimmungsland.

Die Dienstleistung des Versandhandels an sich bildet schließlich die oberste Ebene. Dies wird in nachfolgender Darstellung veranschaulicht.

Abb 4 : Konzeptuelles Modell für die nahtlose Eisenbahnbeförderung von Paketen



Mit diesem Modell kann präzise festgelegt werden, wie die einzelnen Rechtsbereiche (Post, Zoll, Eisenbahn) miteinander zu interagieren haben, um die für die Bereitstellung der internationalen Dienstleistung nötigen Informationen auszutauschen. Praktisch gesehen würde die OTIF analysieren, wie der Eisenbahnverkehr mit den Leitlinien des „Framework of service agreement“ des WPV und dem „WCO-UPU Postal Customs Guide“ in Einklang zu bringen ist, und dazu eventuelle Inkompatibilitäten hinsicht-

lich CIM/SMGS ermitteln.

Die hier präsentierte Analyse kann auch für andere, noch einzurichtende Dienste verwendet werden, wo es für die Schaffung von Mehrwert notwendig ist, dass das Eisenbahnnetz mit anderen Rechtsbereichen interagiert. Dieser Ansatz ermöglicht eine Segmentierung der Probleme, bei der man sich ausschließlich den Schnittstellen zuwenden kann. Das Beispiel der Beförderung von Paketen soll Ideen freisetzen für die Entwicklung neu-

er Dienste. Es soll, hinter dem zum Teil schwerfällig erscheinenden Image der Eisenbahn, das einer Netzwerkindustrie gezeigt werden, die durchaus Ähnlichkeiten mit den Datenübertragungsnetzen aufweist, welche unsere Wirtschaft mehr und mehr bestimmen.

Es ist an den Akteuren, sich dies zu nutze zu machen.

François Davenne

GERICHTSSTAND: URTEIL DES OBERLANDESGERICHTES BRANDENBURG VOM 27. FEBRUAR 2014 (12 U 10/13)⁷

Das Urteil des Oberlandesgerichtes Brandenburg präzisiert einerseits die Bedeutung des Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV) als Ausführungsvertrag zu den ER CUV allgemein und stellt andererseits insbesondere fest, dass der AVV eine Vereinbarung enthält, die als eine Vereinbarung über die gerichtliche Zuständigkeit gemäß Artikel 23 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen anzusehen ist.

Zusammenfassung

In diesem gerichtlichen Verfahren ging es um Schadenersatzansprüche, die durch die Entgleisung eines Güterwagens entstanden sind und die das verwendende Eisenbahnunternehmen (mit Sitz in Deutschland) gegen den Wagenhalter geltend gemacht hat. Der Halter war ein anderes Eisenbahnunternehmen, dessen Sitz sich in einem anderen Mitgliedstaat (Polen) befand.

Die Vorinstanz wies die Klage mangels einer internationalen Zuständigkeit als unzulässig ab. Die Berufungsinstanz bestätigte, dass deutsche Gerichte in diesem Fall nicht zuständig sind, da zwischen den Parteien eine Vereinbarung über den Gerichtsstand getroffen wurde. Gemäß Artikel 23

der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (im Weiteren nur „Verordnung“), sind die Gerichte, auf die sich die Parteien in einer Vereinbarung über die Zuständigkeit geeinigt haben, ausschließlich zuständig. Eine solche Gerichtsstandsvereinbarung ist in Artikel 32 des Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV) enthalten; die in AVV getroffene Vereinbarung steht im Einklang mit Artikel 11 CUV.

Die Schadenersatzforderung der klagenden Partei umfasste sowohl Schäden, die das verwendende Eisenbahnunternehmen erlitten hat, als auch Schäden an der Eisenbahninfrastruktur. Letztere bildeten den wesentlichen, ganz überwiegenden Teil der

Klageforderung. Das Eisenbahnunternehmen hat seine Haftung gegenüber dem Infrastrukturbetreiber nicht in Frage gestellt und hat diesen entschädigt. Bereits durch diese Tatsache an sich hat sich der Schadenersatzanspruch der Drittperson (aus Sicht des Wagenverwendungsvertrags), des Infrastrukturbetreibers, in einen eigenen Anspruch des verwendenden Eisenbahnunternehmens im Sinne des Artikels 7 CUV bzw. des Artikels 27 AVV gewandelt. Nichtsdestoweniger hat der Infrastrukturbetreiber seine Ansprüche an das den Güterwagen verwendende Eisenbahnunternehmen nachträglich abgetreten. Vor der Berufungsinstanz hat das klagende Eisenbahnunternehmen nur noch Ansprüche aus diesem übergegangenen/abgetretenen Recht geltend gemacht; auf seine Ansprüche wegen der von

⁷ Veröffentlicht auf <http://www.gerichtsentscheidungen.berlin-brandenburg.de/jportal/portal/t/1i1n/bs/10/page/sammlung.psm!?doc.hl=1&doc.id=JURE140004434&documentnumber=9&numberofresults=185&doctype=juris-r&showdoccase=1&doc.part=L¶mfromHL=true#focuspoint> und in der Zeitschrift „Recht der Transportwirtschaft“ Nr. 12/2016 (S. 543-457).

ihm an seinen Betriebsmitteln direkt erlittenen Schäden hat es hingegen ausdrücklich verzichtet.

Die Berufungsinstanz hat die Klage teilweise als unzulässig und im Übrigen als unbegründet abgewiesen.

Auszug aus den Entscheidungsgründen

„Das Wagenrecht des CUV beinhaltet Regelungen zum Wagenverwendungsvertrag zwischen dem Halter des Wagens, der als Beförderungsmittel dient, und dem den Wagen verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und konzentriert sich auf Regelungen der wechselseitigen Haftung, der Verjährung und des Gerichtsstandes im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Allgemeine Vertrag über die Verwendung von Güterwagen (AVV) gilt als Ausführungsvertrag zum CUV für die Wagenverwendung im nationalen und im internationalen Eisenbahngüterverkehr und konkretisiert, ergänzt und modifiziert die weitgehend dispositiven Vorschriften der CUV. Mit seinen mehreren hundert teilnehmenden Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen bildet er einen umfassenden mehrseitigen Wagenverwendungsvertrag (Pool-Vertrag). Die freizügige Verwendung von Wagen durch eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa und darüber hinaus kann dem Grunde nach nur durch einen umfassenden multilateralen Wagenverwendungsvertrag wie den AVV gewährleistet werden, der die vielfältigen Vertragsbeziehungen poolt und dadurch vereinheitlicht und im Ergebnis eine Quasi-Rechtsordnung darstellt. [...]

Artikel 32 AVV enthält zum Gerichtsstand folgende Regelung: „Haben die Parteien nichts anderes vereinbart,

sind die Gerichte am Sitz des Beklagten zuständig.“ Danach ist eine internationale Zuständigkeit des Gerichts am Sitz der Beklagten gegeben und ein polnisches Gericht ist international zuständig. Gleiches ergibt sich aus der in Artikel 11 CUV enthaltenen Regelung. [...]

Sowohl bei der in Artikel 32 AVV als auch bei der in Artikel 11 CUV enthaltenen Regelung handelt es sich um ausschließliche Gerichtsstandbestimmungen. [...]

Außerdem stellt die Regelung aus Artikel 32 AVV eine Gerichtsstandvereinbarung in dem Sinne des Artikels 23 EuGVVO [= der Verordnung] dar.“

Bemerkung

In der Zeitschrift 1/2017 haben wir ein Urteil des französischen Kassationshofes vorgestellt, in dem es auch um die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen und des COTIF ging. Beide Gerichtsfälle haben etwas gemeinsam, nämlich die Tatsache, dass Eisenbahninfrastruktur betroffen war: Im ersten Fall war sie der Auslöser der Entgleisung und des dadurch entstandenen Schadens, im zweiten Fall sind durch die Entgleisung (verursacht durch einen Güterwagen) beträchtliche Schäden an der Eisenbahninfrastruktur entstanden. In beiden Fällen versuchte die betroffene Partei (im ersten Fall die Beklagte, in diesem zweiten Fall die Klägerin), die Zuständigkeit der Gerichte des Staates, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet, zu begründen. In beiden Fällen erfolglos.

Alle Anhänge zum COTIF, die vertragli-

che Verhältnisse regeln (d.h. Anhänge A, B, D und E), gehen vom Grundsatz der Vertragsfreiheit aus und erlauben es daher den Vertragsparteien, den Gerichtsstand zu vereinbaren. Alle sehen auch eine Lösung für den Fall vor, dass die Parteien nichts vereinbaren.

Aus der Tatsache, dass der Unfall in dem Staat untersucht wird, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, ergibt sich ein starker Bezug zum Schaden und den entsprechenden Schadenersatzansprüchen und damit ein mögliches Interesse (des Infrastrukturbetreibers oder desjenigen, an den sein Recht übergegangen ist) am Verfahren vor den Gerichten eben dieses Staates, und zwar unabhängig davon, ob die Eisenbahninfrastruktur mit der Ursache des Schadens zu tun hatte oder beschädigt wurde. Man denkt z.B. an die in der Landessprache verfassten Untersuchungsberichte oder an sonstige in Frage kommende Beweismittel.

Es war vor dem Hintergrund solcher Überlegungen, dass auch in Artikel 24 CUI für den Gerichtsstand folgende Grundsätze festgelegt wurden: 1. durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte der Mitgliedstaaten, 2. Gerichte des Mitgliedstaates, in dem der Betreiber seinen Sitz hat (wenn die Parteien nichts anderes vereinbart haben).

Im Gegensatz zu den anderen drei Anhängen, die vertragliche Verhältnisse regeln, sind uns vorerst keine Gerichtsfälle bekannt, in denen die ER CUI zur Anwendung kommen sollten. In Fällen von Entgleisungen wie jenen, mit denen sich beide Urteile befassen haben, könnten aber die ER CUI, unter Umständen, hinsichtlich des Verhältnisses zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber, zur Anwendung kommen.

Eva Hammerschmiedová

VERANSTALTUNGSKALENDER 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORT
27. - 28. Juni	127. Tagung des Verwaltungsausschusses	Bern - Schweiz
11. - 13. Juli	Informelle Arbeitsgruppe zu Checklisten für Gas-Kesselwagen (Part. Italien)	Florenz - Italien
28. August - 1. September	RID/ADR/ADN-Redaktions- und Übersetzungskonferenz (Part. Deutschland)	Lübeck - Deutschland
12. - 13. September	32. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Brüssel - Belgien
19. - 29. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Genf - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
15. Juni	Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen (WP.30)“	UNECE	Genf - Schweiz
27. - 28. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
30. Juni	Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
3. - 7. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter	Vereinte Nationen	Genf - Schweiz
6. Juli	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
7. Juli	Verwaltungsvereinbarung - Treffen auf Arbeitsebene	Europäische Kommission und die Eisenbahngagentur der EU (ERA)	Brüssel - Belgien
10. - 11. Juli	Welttransitkonferenz	WZO	Brüssel - Belgien
12. - 13. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	CIT	Bern - Schweiz
22. - 25. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Riga - Lettland
12. - 13. September	Wissenschaftliche Tagung des Übereinkommens von Kapstadt: 6. Jahreskonferenz	Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität von Oxford und die juristische Fakultät der Universität von Washington	Oxford - Vereinigtes Königreich
27. - 28. September	Workshop zur Genehmigung von Fahrzeugen im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes	Eisenbahngagentur der Europäischen Union	Valenciennes - Frankreich
28. September	Kick-off-Sitzung zur begrenzten Überarbeitung der TSI LOC&PAS und WAG	Eisenbahngagentur der Europäischen Union	Lille - Frankreich

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

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

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

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