

Nota : Les documents rédigés en Anglais ne sont pas traduits,

Generell sind die angeführten Dokumente inzwischen auf www.uiprail.org verfügbar.

Sitzungsteilnehmer: Frau STOLINSKA sowie die Herren BANCILHON / BENAC / BOUCHETEIL /
BOURGOIS / DOSQUET / FEINDERT / KOGELHEIDE / PIANA / SANCHEZ HUMANES / SUTER /
WATTENBERG / WIRTGEN,

Übersetzerin: Frau UPLAWSKI

Entschuldigt: Herren PRATT / HAHNE / PACELLA / GEHRMANN

(nicht anwesend und unentschuldigt: Herr SCHUBERT)

01 Annahme der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird angenommen.

02 Annahme des Protokollentwurfs Nr. 13 der Sitzung vom 4.5.06.

Der Protokollentwurf wird in der deutschen und französischen Fassung angenommen. Effizienter wäre, wenn die Bemerkungen und Kommentare innerhalb eines Monats nach Verteilung des Projekts eingingen.

1 ENFÜHRUNG DER NEUEN EUROPÄISCHEN ORGANISATION

10 Aktuelle Lage

Seit Annahme der TSI SRT (Tunnelsicherheit) sind sämtliche technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der 1. Prioritätsgruppe bezüglich der Wagen angenommen.

11 Bemerkungen zu den veröffentlichten TSI (siehe Sitzung Nr. 13)

1. TSI WAGEN

Auch wenn bestimmte Staaten oder NSA sie unvollständig finden, weil einige sicherheitsrelevanten Punkte sozusagen vergessen wurden, tritt sie ab. 28. Januar 2007 in allen EU-Mitgliedstaaten in Kraft.

Für die **Open Points** in Anhang JJ sind zurzeit noch die einzelnen Staaten verantwortlich; sie können auch spezifische Regelungen zur Anwendung bringen, die sie vor der Kommission rechtfertigen müssen. Unter bestimmten Bedingungen können auch Ausnahmeregelungen getroffen werden, insbesondere bei „fortgeschrittenen“ Projekten.

Aufgrund dieser Situation muss die ein neuer Wagen in jedem Staat zugelassen werden, in dem er verkehren soll; der UIP hat mehrmals darauf hingewiesen, dass diese Situation nicht tragbar ist, womit sich die DG TREN einverstanden erklärt und nach Lösungen sucht.

Bei der Unterbrechung ihrer Aktivität hat die Europäische Vereinigung für Eisenbahn-Interoperabilität (AEIF) ein Dokument mit dem Titel "TSI *révision*, 01/16 DV 55-EN01, *last modification* 18/08/05" herausgebracht, das scheinbar nicht vom „Ausschuss Art.21“ behandelt wurde.

Die „offenen“ Punkte werden im Folgenden zur Erinnerung aufgeführt, aber es ist sinnvoll, Punkt 7 der TSI WAG: „Inbetriebnahme“ zu berücksichtigen (siehe einige Auszüge im Folgenden):

7.3 NEUE FAHRZEUGE

... Die Bestimmungen unter 4.2.4.1.2.2 (Bremsleistungselemente) sind nicht anwendbar.

7.4 BEREITS VORHANDENE FAHRZEUGE

... Keine besonderen Forderungen, solange die Fahrzeuge nicht erneuert oder umgebaut werden

außer bezüglich der **Konformität der Kennzeichnungen**, wenn ein Wagen neu gestrichen wird.

... Für erneuerte oder umgebaute Wagen

gelten Punkt 4.2 / 5.3 / 6.1.1. / 6.2 und alle besonderen Bestimmungen gelten ab Inkrafttreten der TSI,

bis auf die Ausnahmefälle, auf die die jeweiligen Landesvorschriften anwendbar sind, u.a.:
Instandhaltungsplan

Profil der Bremsverzögerung

Umgebungsbedingungen

.....

7.5 BESTEHENDE VEREINBARUNGEN

... Sie müssen vor Ende Juni 2007 bekannt gegeben werden. Die RIV-Vereinbarungen und die COTIF-Instrumente

brauchen nicht bekannt gegeben zu werden.

7.6 INBETRIEBNAHME

... Die Betriebszulassung wird den EU nach gruppierten Wagen (in Abhängigkeit

von der Serie oder vom Typ) gegeben.

Open points: siehe Anhang JJ

- **Hot axle box detection**, Heißläuferortung

Die Vornorm Pr EN 15 437 Heißläuferortung – Leistungsvorgaben - wurde im März 06 verabschiedet. Mit der Veröffentlichung ist im Dezember 2006 zu rechnen.

- **Aerodynamic effects**, aerodynamische Auswirkungen, siehe EN 14 067, Teil 1 bis 6

Sitzung vom 13. November 2006

- **Cross winds**, Seitenwindverhalten,
dieser offene Punkt muss bei der nächsten TSI-Revision behandelt werden
- **Traffic operation and management subsystem**, die Schnittstellen waren zum Zeitpunkt der Verabschiedung der TSI in Prüfung
- **Assessment of welding joints**, Qualitätsbewertung der Schweißdichtungen nach den jeweiligen Landesvorschriften. Das Projekt EN 15 085, Schweißung der Eisenbahnfahrzeuge und ihrer Bestandteile, dürfte bis Ende 2006 verabschiedet sein.
- **Assessment of maintenance**, Bewertung der Instandhaltung
Der Anhang DD der TSI wurde nicht abgeschlossen; jeder einzelne Staat muss seine eigenen Vorschriften definieren.
In Deutschland soll sich das EBA damit begnügen, die Konformität der Unterlagen mit der TSI zu prüfen.
- Anhang B Kennzeichnung der Güterwagen. Wie bereits weiter oben erwähnt, gilt die Konformitätsanpassung für neu gestrichene, bereits vorhandene Wagen. Die Numerierung der Wagen wird in diesem Anhang nicht behandelt (siehe TSI OPE Anhang P und laufende Arbeiten).

Folgende Punkte sind noch offen:

- B.3, **Vehicle load table**, Fahrzeuglasttabelle; die
betrifft die Kennzeichnung**: gilt sie für überholte/renovierte Wagen oder auch für neue Wagen?
- B.32, **Marking of wagons and coaches built to gauges** (GA,GB oder GC)

Zu diesem Anhang, siehe auch „DG TREN Transition Guide“ auf Seite 21:

Inscriptions and signs: Annex B to TSI WAG (adoption 28 July 2006, entry into force 28 January 2007) complemented where necessary by inscriptions and signs from the annex 11 of the GCU which are not part of the aforementioned annex to the TSI.

Die Halter erinnern auch daran, dass für den Multimodalverkehr mehrere Kennzeichnungen u.a. bezüglich der Ladung vergessen wurden, und dass sie an irgendeiner Stelle eingefügt werden müssen. Der Anhang 2 des RIV wurde in den neuen Regelungen nicht übernommen.

- Anhang C.4 GA, GB, GC **Vehicle gauges**, Fahrzeugbegrenzungslinien
Siehe Vorprojekt Pr EN 15 273 Fahrzeugbegrenzungslinien – Teil 1-3 das verabschiedet wurde und demnächst veröffentlicht wird.
- Anhang E **Wheel treads, open point until EN is published**, Laufflächenmängel
Die Norm EN 13 715 „Räder – Laufprofil“ wurde verabschiedet und wird demnächst veröffentlicht.
- Anhang L **specification of cast steel wheels**, Stahlgussräder, es wurde eine entsprechende Norm gefordert
- Anhang P
Bremsleistung – Bewertung der Interoperabilitätselemente

Sitzung vom 13. November 2006

Ein Punkt zu den laufenden Normarbeiten ist noch zu klären.

2. TSI OPE Verkehrsbetrieb und –verwaltung

Diese TSI tritt am 11. Februar 2007 in Kraft.

Siehe [DG TREN Transition Guide](#). Bezüglich Anhang P muss die ERA in Abstimmung mit dem COTIF Angaben zur Kodifizierung der Wagen machen.

Siehe auch die Arbeiten zum VKMR ([Vehicle Keeper Marking Register](#)).

3. TSI TAF Telematikanwendungen im Dienst des Güterverkehrs

Siehe Punkt 16.2 SEDP ([strategic European deployment plan](#)), der der Kommission im Januar 2007 vorgelegt wird.

Der UIP hat an die Verpflichtungen der Halter und der EU bezüglich der Informationen und des Zugriffs auf die Informationen erinnert.

Anhang 2 der TSI (in englischer Sprache) führt folgende Rubriken auf:

[RSRD](#) [Rolling Stock Reference Databases](#)

[Database WIMO](#) [Wagon and intermodal Unit Operational database](#)

In 5.1 "[Coding of the nature of damage](#)" heißt es, dass die Kodifizierung nicht der aus Anhang 9 des CUU entspricht und die TSI scheinbar Arbeitscodes aus dem UIC-Merkblatt 922-11 verwendet hat.

Es wird auch angesprochen, welche Angaben das EU im Rahmen des CUU machen muss; es wird darauf hingewiesen, dass Raildata, dem rund ein Dutzend traditionelle Eisenbahnunternehmen angehören, diese jetzt übermitteln kann, wodurch das Problem jedoch nicht gelöst ist. Außerdem wäre dies vermutlich mit Kosten verbunden.

4. TSI NOISE

[UIP 8/9/06 to DG TREN](#) :

[Page 6,7: Application of TSI NOI for new , renewed/upgraded wagons during the transitional period.](#)

[UIP has been informed by its members on problems linked with the application of TSI NOI \(June 23, 2006\) in the event that their wagons have been ordered before entry into force of TSI NOI but delivered after its entry into force.](#)

[Contrary to the TSI WAG \(not yet entered into force\) which states that in such a case the provisions of the TSI does not apply to these wagons, TSI NOI does not foresee such a transition rule but specifies the immediate application of its rules to wagons. The only transition rules existing in TSI NOI concern the locomotives but not wagons.](#)

Sitzung vom 13. November 2006

As some countries suspend in such case the application of TSI NOI, UIP asks to apply the TSI NOI only after entry into force of the TSI WAG.

Die meisten Staaten scheinen diese Empfehlung zur Anwendung zu bringen.

Jedoch gibt noch keine wirtschaftlich tragbare Lösung für die existierenden Wagen und insbesondere für solche, deren Änderungen eine neue Betriebszulassung erfordern.

Da die Texte keine Bremsberechnungskurve vorsehen, müssen die einzelnen Bremskonfigurationen der verschiedenen Materialien durch Feldversuche validiert werden, was Kosten und Verzögerungen verursacht.

Es gibt noch immer keine technischen Lösungen für die Wagen mit 840 mm Rädern ohne Scheibenbremse, da der UIC kein Versuchsprogramm vorgesehen hat.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass durch den Einbau von K-Sohlen bei Neuwagen die in den TSI aufgeführten Bedingungen erfüllt werden, dass aber deshalb der Druck, die Geräusentwicklung noch mehr zu reduzieren, vor allem in Deutschland, wo in bestimmten, verkehrsintensiven Zonen, wo die Gleise dicht an den Häusern verlaufen, nicht geringer wird. Die skandinavischen Länder sind der Ansicht, dass die K-Sohle keine ausreichende Lösung darstellt.

Siehe auch Normprojekt EN 15 461 Merkmale und Eigenschaft von Gleisabschnitten für die Messung des Vorbeifahrgeräusches, das sich zurzeit in der Zulassungsphase befindet.

5 TSI SRT Tunnelsicherheit

Diese TSI wurde im Juni 2006 verabschiedet, wurde aber noch nicht veröffentlicht:

“Dangerous goods

The general safety measures concerning the carriage of dangerous goods are defined in OPE TSI and RID. No tunnel specific measure is prescribed in this TSI. The Relevant National Authority may prescribe specific measures according to clause 1.1.6”.

Generell sind die Wagen nicht direkt betroffen.

12 DG tren Transition Guid, Version 3, 4/10/06

Dieses Dokument wurde ausführlich verbreitet und kommentiert, u.a. anlässlich des Workshops vom 20.10.06. Hauptschwerpunkte:

○ **Required Actions**

ExiTSIng wagons marked in accordance with RIV

Registration

The role of the keeper

TSI OPE

Maintenance rules

Inscriptions and signs

Maintenance rules for exiTSSing wagons marked in accordance with RIV

- **Anhänge**
- Technical specification to apply When building a new wagon and When renewing an exiTSSing wagon
- Placing in service of A new wagon, A renewed / upgraded wagon, An exiTSSing wagon
- Registration of New wagon, Renewed / upgraded wagon, ExiTSSing wagon
- Operation rules
- Maintenance rules for wagons placed in service, Before 20 April 2001, Between 20/4/01 and 28/1/07
- Maintenance rules for new/upgraded/renewed wagons placed in service after 29/1/07
- UIC decision, to keep the technical aspect of the RIV Chap. 2.2, n° 21.1 to 21.7

Vor dem Workshop vom 20.10.06 hatte der UIP folgende Kommuniké veröffentlicht:

“Comments of UIP 8/9/06”

Es wird ausdrücklich betont, dass dieses Dokument nicht verbindlich ist. Es kommt in Frankreich, aber nicht in Deutschland zur Anwendung

13 DG tren Workshop 20.10.2006, Schlussfolgerungen,

Siehe Kommuniké: UIC/UIP/ERFA Press release Nr. 248 und insbesondere:

UIC, UIP and ERFA will accompany the further development of the GCU within the GCU Joint Committee. In parallel, the Commission will continue the consultations with the Interoperability / Safety Committee and with the main stakeholders in the rail sector in order to find the most appropriate solution for pending problems listed as “open points” and in particular the absence of clear definition of the keeper and the recognition of his responsibility for the maintenance of his wagons in the interoperability and safety system. Representatives from UIC, UIP, ERFA, NSA and OCTI which attended the Workshop were given the responsibility by DG TREN to present a joint project on the basis of UIP Position paper (to which UIC and ERFA give their support,) allowing to supplement article 14 of directive 2001/16 on Interoperability

Diese Frage wird in Punkt 15 behandelt.

Cross Acceptance, ERA draft « One Stop Shop”. Zu dieser von der ERA organisierten Befragung hatte der UIP Stellung genommen. Zu den Wagen ist auch zu bemerken, dass die TSI WAG in Kraft treten wird, was nicht der Fall der übrigen Typen von Rollmaterial ist, für das eine „cross acceptance“ sinnvoll ist. Die **Open Points** der TSI dürfen jedoch nicht vergessen werden. Die ERA

Sitzung vom 13. November 2006

soll die landesspezifischen Bedingungen identifizieren, auflisten und analysieren. Bis jetzt haben zahlreiche Staaten ihre jeweiligen Vorschriften noch nicht mitgeteilt.

14 Die NSA (**National Safety Authorities**), Organisation

Jeder Teilnehmerstaat war aufgefordert, seine spezifische Situation zu folgenden Punkten darzustellen:

14.1 Einführung in den einzelnen Mitgliedstaaten

Deutschland hat deutlichen Vorsprung vor den übrigen Ländern. Das EBA ist gut damit vertraut. Da in Italien das COTIF nicht ratifiziert wurde und die EU-Richtlinien 2004/49 und 2004/50 nicht zur Anwendung kommen, ist die Zulassung der Wagen auch weiterhin Sache des traditionellen Eisenbahnunternehmens, was untragbar ist. Zurzeit sind Gespräche im Gange, das CUU-Gremium wird entsprechend auf dem Laufenden gehalten.

14.2 Positionen der NSA bezüglich der **Open Points** der TSI WAG

Die Position scheint eher zurückhaltend und der Vorschlag schwierig in der Anwendung zu sein.

14.3 Ausnahmen, festgestellte Sonderfälle, Nachweis

Dieser Punkt ist stark in Verzug geraten. Die festgestellten Sonderfälle sind größtenteils im Kapitel 7.7 der TSI WAG aufgeführt.

14.4 Berücksichtigung der vorhandenen Wagen Fortschritte, die konkretisiert werden müssen.

14.5 Position zum Thema Instandhaltung

Zum Thema Instandhaltung muss die gemeinsame Initiative der VPI mit Raillon und NSA zur Erstellung eines Regelwerks für die vorbeugende Instandhaltung erwähnt werden, das Mindestvorgaben zur Ausführung enthält. Jeder Halter, der das Regelwerk verwendet, ist für die Durchführung und den Erfahrungsaustausch verantwortlich. Im Rahmen regelmäßiger Sitzungen wird dieses Regelwerk unter Einbeziehung der Instandhaltungswerkstätten geprüft bzw. geändert. Diese ca. 500 Seiten starke Empfehlung soll ab Februar 2007 zur Verfügung stehen.

Die Teilnehmer bekunden ihr Interesse an dieser Initiative, die insbesondere auf Staaten ausgedehnt werden könnte, wo das deutsche Regelwerk bereits verwendet wird.

In Spanien wird ein Instandhaltungsplan verabschiedet und arbeitet das Ministerium gemeinsam mit Branchenvertretern an der Erstellung harmonisierter Instandhaltungsvorschriften.

In Frankreich sind die Instandhaltungsvorschriften der SNCF mit Stand zum 1. Juli 2006 eine öffentliche Angelegenheit. Um sie voranzubringen, sind die Halter derzeit stark von der SNCF abhängig, die versucht, die Situation vertraglich zu regeln.

In der Schweiz kommen für die vorhandenen Wagen die deutschen Vorschriften zur Anwendung.

15 "Keeper" discussion

Bei dem Workshop vom 20. Oktober 2006 war vereinbart worden, dass die Teilnehmer innerhalb

von sechs Monaten folgende Lösung festlegen:

to find the most appropriate solution for pending problems listed as “open points” and in particular the absence of clear definition of the keeper and the recognition of his responsibility for the maintenance of his wagons in the interoperability and safety system.

Es wurde eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, an dem drei UIP-Vertreter teilnehmen.

Es ist geplant, einige Vorschläge zu untersuchen (OTIF, UIP, UIC, EBA...), wobei die Vorschläge von P GRILLO auf der Tagesordnung stehen sollen:

- (i) **Fehlendes Instandhaltungsdispositiv für vorhandene RIV-Wagen**
- (ii) **Schwierigkeiten eines RU beim Nachweis des vorschriftsmäßigen Einsatzes der Wagen**
- (iii) **Unklare Definition des Keeper in den EU-Vorschriften (auch Definition ihrer Aufgabenstellung)**

16 Laufende Arbeiten

16.1 EUROPÄISCHE EISENBAHNAGENTUR (ERA)

Wagenregister (Mauro Pacella)

(NVR) Siehe Final Report, lu.reg.060727

Die Empfehlungen basieren auf den Richtlinien; es wird vorgeschlagen, auch die vorhandenen Wagen zu registrieren.

Soll eine obligatorische Bemerkung aus Art. 14 der Richtlinie:

„auf das Wartungsprogramm des Fahrzeugs anwendbare, sicherheitsrelevante Daten“ nicht mehr übernommen werden, weil es kein Regelwerk gibt?

Prinzip: eine einzige Registrierung pro Wagen durch ein Land. Eine Liste der Länder, in denen der Wagen verkehren darf, liegt dem Register bei.

Es ist vorgesehen, die Register in ein virtuelles Register einzubinden, aber die ERA wartet vorher auf die Stellungnahme der Kommission.

RSR (Interoperabilitäts-Richtlinie A24),

Die ERA führt ihre Arbeiten fort. Alle Wagen sind aufgeführt. Die Benutzer können die Kompatibilität und die Interoperabilitätsbedingungen überprüfen.

Bezüglich des Gehalts haben 2 TSI, WAG und TAF an dem Thema gearbeitet, wenn auch nicht immer kohärent. Es gibt Abweichungen.

Die ERA muss die Situation klar umreißen und eine der Fragen betrifft die Haftung für die Führung des Registers und seine Aktualisierung (TSI WAG, jährliche Aktualisierung).

VKM, Vehicle Keeper Marking Registration

ERA und OTIF arbeiten gemeinsam an diesem Dossier, das G PRATT für den UIP mitverfolgt.

Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten

Zu der Aufgabenstellung der Agentur gehört die Erstellung eines europäischen Zertifizierungssystems für die Instandhaltungswerkstätten für die Fahrzeuge. Entsprechend formuliert sie Empfehlungen für die Ausführung dieser Zertifizierung.

Zielsetzung:

- Festlegung der technischen und gesetzlichen Vorgaben sowie der notwendigen und angemessenen Instandhaltungsverfahren
- Kostenreduzierung
- Marktöffnung
- Gleiches Qualitätsniveau überall

Es handelt sich um eine Systemzertifizierung. Wie und von wem zertifiziert wird, soll 2007 festgelegt werden. Bei den letzten Arbeiten wurde angegeben, dass ISO 9001 als Grundlage genommen werden kann, aber nicht ausreicht.

Sie betrifft derzeit 2.000.000 Fahrzeuge sowie Sicherheitsteile wie Bremsen, Radsätze usw.

16.2 SEDP (TSI TAF)

Diese Frage konnte nicht behandelt werden. Es empfiehlt sich, die bei dem UIP vorliegenden Unterlagen einzusehen; der UIP verfolgt dieses Thema besonders aufmerksam mit.

16.3 Die europäische Normanpassung

Das europäische Normierungskomitee CEN hat das **CWA (CEN Workshop Agreements)** eingeführt, um die Durchführung der TSI TAF zu vereinfachen. Es handelt sich um eine Strategie, um die mit den jeweiligen Verfahren zusammenhängenden Veröffentlichungszeiten der Normen zu reduzieren. Bisher wurden die UIC-Merkblätter vom CWA in Normen umgesetzt.

Arbeiten des CEN,

Im Rahmen der EG-Richtlinien wurden das CEN und insbesondere TC 256 beauftragt, eine bestimmte Anzahl von Normen zu erstellen (siehe: [Standards requests, last AEIF situation known 9/2/05](#)).

Die veröffentlichte Liste der Normen und die Liste der noch laufenden Arbeiten sind auf der Website des CEN, www.cenorm.be, verfügbar. Die Normen, für die zurzeit eine öffentliche Anhörung im Gange ist, können auf den Websites der Normverbände der einzelnen Ländern eingesehen werden, z.B. AFNOR in Frankreich:

Pr EN 13 103 (end 5/1/07) [Non powered axles – design method](#)

Pr EN 13 104 (end 5/1/07) [powered axles – design method](#)

Pr EN 13 260 (end 20/11/06) [Wheelsets – products requirements](#)

Sitzung vom 13. November 2006

Pr EN 13 261 (end 20/11/06)	Axles – products requirements
Pr EN 15 551 (end 20/11/06)	Freight wagons - buffers
Pr EN 15 566 (end 20/11/06)	Rolling stock – draw gear

17 Geräuschreduzierung im Eisenbahnverkehr

Siehe TSI Lärm, Punkt 11.4, und den Beitrag von Herrn KOTRASCHKEK anlässlich der letzten UIP-Hauptversammlung.

18 Die neue COTIF, Arbeiten des Fachausschusses technische Fragen (CET)

Anlässlich der Sitzung Anfang Juni 2006 und auf Forderung der EU-Vertreter wurden zwei Untergruppen geschaffen, nämlich ein strategischer Ausschuss und ein technischer Ausschuss. Der für Anfang Oktober 2006 geplante strategische Ausschuss wurde storniert. Die WG Technik soll am 14. und 15. November 2007 in BERN stattfinden. Auf der Tagesordnung werden folgende Punkte stehen; die entsprechenden Arbeitsunterlagen sind auf der Website www.otif.org verfügbar:

- interfaces between OTIF and UE and collaborative approaches
- develop an overview of the content of all APTU Annexes
- APTU Annex 3: wagons (including Noise)
- definition and role of the keeper
- wagons, maintenance aspects (part of APTU Annexe 1)
- vehicle marking (Annex P, management of the numbering system,);
- setting up the rolling stock register and interfaces with EU registers;
- transitional provisions for technical subjects.
- QueTSlons of interpretation;

19 CUU (GCU)

Gemäß Anhang 8 des CUU wurde eine permanente Fachgruppe ins Leben gerufen, die sich mit den unterschiedlichen rechtlichen oder technischen Fragen beschäftigen wird. Dazu können Fachleute hinzugezogen werden. Der UIP hat eine entsprechende Liste von Fachleuten erstellt.

Die nächste Sitzung ist für 21. November 2006 mit folgender Tagesordnung angesetzt:

1. Approval of agenda
2. Approval of the minutes of the 1st meeting held on 5th October 2006
3. Identification of UIC mirror working groups (UIC)
4. Wagon database of the keepers who adhered to the GCU
 - a. Inventory of the various databases foreseen within the framework of interoperability (C. Piana)
 - b. The Raildata case, see attached document (UIC)
 - c. Information needs of the RUs (R. Borghart)
 - d. Proposition of adaptation of the GCU database to the keepers' needs (UIP)

Sitzung vom 13. November 2006

5. Discussion about the mandate of the « keeper » working group that will be set up according to decisions of the Workshop of 20. October. Mr. Schmitz (EBA)'s proposal and UIP comments are attached
6. QueTSIons about the GCU annexes
 - a. Proposal for amendment of annex 4 (*G. Goossens / UIP*)
 - b. Annex 9, consistency of anomaly codes with TSI TAF *Actions to be considered*
 - c. Annex 10, finalisation of the document (*see point 3*)
 - d. Annexes for wagon maintenance and TC codification – UIRR Proposals (*Voir annexe*)
7. Implementation of Article 22.4 in relationship with annex 12 (*M. Vaerst*)
8. Maintenance, follow up of workshop of 20/10/06 *Actions to carry out*
9. QueTSIons asked by VPI (*see annex*)
10. The TRENITALIA Case (*see annexed letter*)
11. Miscellaneous
 - a. Proposal for the follow up of queTSIons (list, see attached project)
12. Report to the JC of 21. November 2006
13. Meetings schedule

List of annexes

1. Database GCU (point 4)
2. Annex A2 TSI TAF (points 4 & 6b)
3. UIC / Raildata (point 4b)
4. Mandate WG Keeper (point 5)
5. Adaptation of Annex 4 (point 6a)
6. Discrepancies with TSI TAF (point 6b)
7. Proposal UIRR (point 6d)
8. Maintenance workshop 20/10 (point 8)
9. QueTSIons of VPI (point 9)
10. Case of TRENITALIA (point 10)
11. Tasks to be dealt with

Herr WIRTGEN macht darauf aufmerksam, dass es schwierig sei, bei bestimmten Eisenbahnunternehmen seine Radsätze wiederzubekommen. Es müssten Konventionalstrafen ins Auge gefasst werden. Er möchte, dass das CUU-Gremium sich mit dieser Frage beschäftigt.

3 UIP-INFOS Entscheidungen der Hauptversammlung in RAVELLO, Punkte bzgl. des Komitees

Construction of a special UIP members website with password

The purpose of this initiative is to gather in a structured pattern all documents important for the UIP (Minutes, Experts' reports, texts of the EU, ERA, and OTIF, etc.) These texts will be only accessible to authorized UIP members. This initiative is suppose to reduce considerably the flood of emails.

4 VERBANDSINFOS

5 VERSCHIEDENES

51. Arbeiten des UIC zur Homologation des dynamischen Verhaltens der Wagen,
Position des UIP und Situation (diese Frage wurde nicht behandelt)

52. Nächste Sitzung **21. März 2007 in Paris**