



OTIF

ARBEITSPROGRAMM

2018 - 2019





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

INHALTSVERZEICHNIS

	ZIELE/HANDLUNGEN	6
1	DIE OTIF: EIN FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT	8
	DIE OTIF IM HERZEN DER HARMONISIERUNG DES EISENBAHNRECHTS	8
	AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF	11
2	FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT	13
	ZUSAMMENARBEIT MIT DER EU	13
	UMSETZUNG DER TECHNISCHEN ANHÄNGE	14
	INTEROPERABILITÄT UND SCHIENENNETZZUGANG	15
3	FÖRDERUNG EINER SICHEREN BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	19
	AKTUALISIERUNG DER VORSCHRIFTEN	19
	ENTWICKLUNG VON EVALUATIONS- UND ZUGANGSMECHANISMEN ZUM RID	21
4	LERNEN UND TEILEN	23
	EINE LERNENDE ORGANISATION	23
	FESTIGUNG DES WIRKUNGSBEREICHES DER OTIF	25

EINLEITUNG



Mijana JOVANOVIĆ
Die Vorsitzende des VA



François DAVENNE
Generalsekretär der OTIF

In 2016 konnte der Umstrukturierungsprozess im Sekretariat abgeschlossen werden. Die Teams können sich für ihre zukünftigen Arbeiten nun auf einen stabilen und kontrollierten Rahmen stützen. Die Entwicklung hin zu einer lernenden Organisation ist ein kollektiver Prozess gewesen: Der für unsere Mitgliedstaaten zu erzeugende Mehrwert steht seither im Zentrum unserer Arbeitsprozesse.

Während der letzten beiden Jahre haben wir in enger Partnerschaft mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ein Konzept für eine über die Europäische Union hinausgehende Interoperabilität entwickelt. Der Erfolg dieses Unterfangens bemisst sich an dem bereits merklich gesteigerten Interesse für die Organisation. Die Teilnahme von Vertretern aus China und dem Golf-Kooperationsrat am letzten Fachausschuss für technische Fragen bezeugt dies. Das Netz unserer Partner hat sich ebenfalls gefestigt, wie die Unterzeichnung von gemeinsamen Absichtserklärungen sowohl im Eisenbahnwesen – mit dem Internationalen Eisenbahnverband – als auch in verwandten Bereichen – etwa mit der Weltzollorganisation – beweist.

Mehr denn je ist die Eisenbahn ein Vektor für Handel und Entwicklung für Asien und Europa, jedoch auch für Afrika und den Nahen und Mittleren Osten. Gestärkt durch den Beitritt der Europäischen Union bildet die OTIF für ihre Mitgliedstaaten heute ein Forum für effizientes Arbeiten an einheitlichen Bedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Für die kommenden beiden Jahre hat die OTIF sich zwei Ziele gesetzt:

- ihre Mitgliedstaaten besser kennenlernen und um die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs versammeln;
- gemeinsam die Rechtslücken füllen, um die nationalen Eisenbahnen miteinander zu vernetzen.

Es handelt sich um ein ehrgeiziges Programm, das unseren Einschätzungen zufolge aber auf die grundlegenden Bedürfnisse des Sektors eingeht. Die Eisenbahn soll auf Mittel- und Langstrecken das Rückgrat des Landverkehrs werden. Dabei sollte insbesondere auch auf die Entwicklung des weltweiten E-Commerce rechtzeitig aufgesprungen werden.

ZIELE/HANDLUNGEN

Die OTIF als Forum für ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht

OPERATIVE ZIELE

1. Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
2. Entwicklung hin zu einem offenen, partnerschaftsbasierten Kompetenzzentrum
3. Überwachung der Anwendung und Umsetzung des COTIF

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Aufnahme der Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten in 2018

Kontaktierung und Unterstützung der ATMF-Vertragsstaaten bei der Mitteilung ihrer zuständigen Behörden

Unterstützung des Golf-Kooperationsrats (GCC) bei der Entwicklung seines Netzes

Bestimmung eines OTIF-Überwachungssystems

Unterstützung der Gefahrgutbeauftragten bei der Überwachung der Einhaltung des RID

Ausweitung und Entwicklung der Anwendung des COTIF

OPERATIVE ZIELE

4. Aufnahme regionaler Ansätze in das Recht der OTIF
5. Unterstützung und Hilfe im Beitrittsprozess

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Entwicklung einer Strategie in Zusammenarbeit mit der EU zur Anpassung des rechtlichen Rahmens der OTIF an den Beitritt anderer regionaler Organisationen

Einrichtung einer Seite zu Beitrittsfragen auf der Website der OTIF

Ausrichtung mindestens eines Seminars pro Jahr zur Förderung von Beitritten

Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

OPERATIVE ZIELE

6. Förderung einer sicheren Interoperabilität von Zügen
7. Förderung der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr
8. Förderung des Schienennetz-zugangs

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Vorschlag eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr an die Generalversammlung

Entwicklung einer Strategie für den Entwurf von infrastrukturbezogenen Vorschriften

Förderung und Unterstützung der Umsetzung der ETV TAF in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

Förderung und Unterstützung der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs

Beginn der Diskussion zu Schienennetz-Zugangsbedingungen



Förderung einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter

OPERATIVE ZIELE

- 9. Sicherstellung der ständigen Anpassung der Gefahrgutvorschriften an technische und wissenschaftliche Entwicklungen
- 10. Vereinfachung des digitalen Zugangs zur Förderung und Verbesserung der Anwendung der RID-Vorschriften

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

- Überarbeitung der Gefahrgutvorschriften für alle drei Landverkehrsträger
- Förderung der Ausweitung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf Anlage 2 zum SMGS
- Unterstützung bei der Entwicklung von Programmen zur Verfügbarmachung des RID in digitaler Form

Lernen und Teilen

OPERATIVE ZIELE

- 11. Innovative Förderung unseres Know-hows und Weiterführung des sozialen Dialogs
- 12. Stärkung der Kommunikationsstrategie und Vergrößerung der Weiterverbreitungsnetzwerke

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

- Verbesserung des Ausbildungsprogramms für unsere Mitgliedstaaten
- Einrichtung von Berufsnetzwerken mit unseren Partnern für die Mitarbeiter der OTIF
- Verstärkung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Produktion audio-visueller Medien



1 DIE OTIF: EIN FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der
Rechtsabteilung

Offenkundig hat die Geschichte es nicht gewollt, dass das Eisenbahnwesen von ähnlich globalen Vorschriften profitieren kann, wie sie sich in anderen Bereichen, wie etwa im Telekommunikationssektor oder in der Luftfahrt, entwickelt haben. Gleichwohl bezeugt die Tatsache, dass in den Anfängen der Organisation in 1893 Russland zu den Gründungsmitgliedern gehörte, dass die ursprüngliche Bestimmung des COTIF seine Anwendung in Europa und Asien war.

In den kommenden Jahren wird die OTIF ihren Platz als Forum für ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht festigen müssen.

Heute könnten der Kampf gegen den Klimawandel und das von China getragene Projekt der neuen Seidenstraßen der Eisenbahn zu einer neuen Hauptrolle im Güterverkehr zwischen Europa und Asien verhelfen. Es ist somit an der Zeit für die Entwicklung regionaler Netze, die aneinander angenähert und miteinander verknüpft werden müssen. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) kann durch seine Flexibilität und die moderne Beschaffenheit seiner Vorschriften das gemeinsame Instrument dieser Globalisierung des Eisenbahnverkehrs sein.

DIE OTIF IM HERZEN DER HARMONISIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Die progressive Entstehung großer, miteinander verbundener Eisenbahnkorridore zwischen Europa und Asien eröffnet der Organisation neue Chancen. Ihre zentrale geografische Position versetzt sie in die Lage, die notwendigen rechtlichen und technischen Schnittstellen zu entwickeln.

In diesem Kontext neu entstehender Bedürfnisse bietet die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten die Möglichkeit, alle sich eventuell stellenden Fragen gebündelt behandeln zu können, egal ob dafür neue Vorschriften entwickelt werden müssen oder ob sie durch Leitfäden oder durch vom Sektor entwickelte Instrumente geregelt werden können. Es wird sich dabei um eine beratende Arbeitsgruppe handeln, die allen Stakeholdern und Staaten, die noch nicht Mitglied der Organisation sind, sich dieser jedoch annähern möchten, offensteht.

Für den Erfolg einer solchen Gruppe wird die Vertiefung unserer Partnerschaften ausschlaggebend sein. Mit der Europäischen Union selbstverständlich, aber auch mit der UIC, mit der im Dezember 2017



ZIEL 1

Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

Die Arbeitsgruppe verfügt nach dem COTIF über keinerlei besondere Auslegungsbefugnisse in Bezug auf das Übereinkommen oder sonstige Rechtsakte und wird auch keine bindenden Beschlüsse fassen. Die Organe der OTIF können ihren Auslegungen oder den von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch folgen. Alle bindenden Beschlüsse müssen somit von den existierenden zuständigen Organen getroffen werden. Die Arbeitsgruppe wird den zuständigen Organen in Rechtsfragen also beratend zur Seite stehen. Letztere bleiben dabei aber völlig frei, dem Ratschlag zu folgen oder nicht.

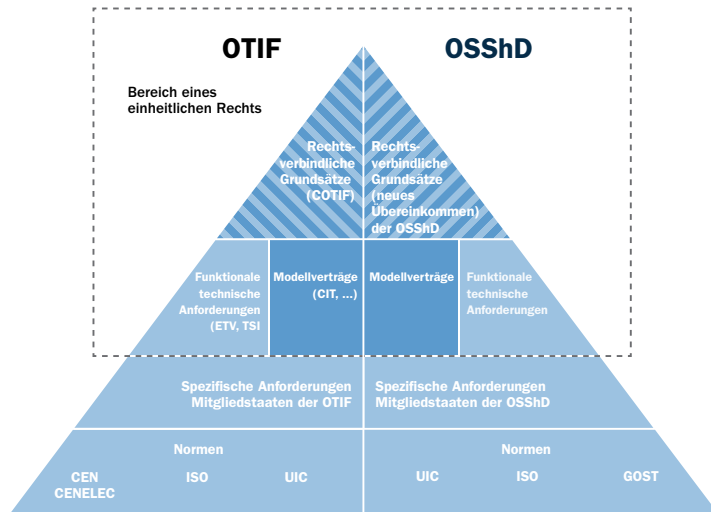
Aufgaben:

- Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen,
- Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen
- Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF
- Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF
- Agieren als Forum und Reflexionsgruppe für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können

Vorläufiges Arbeitsprogramm:

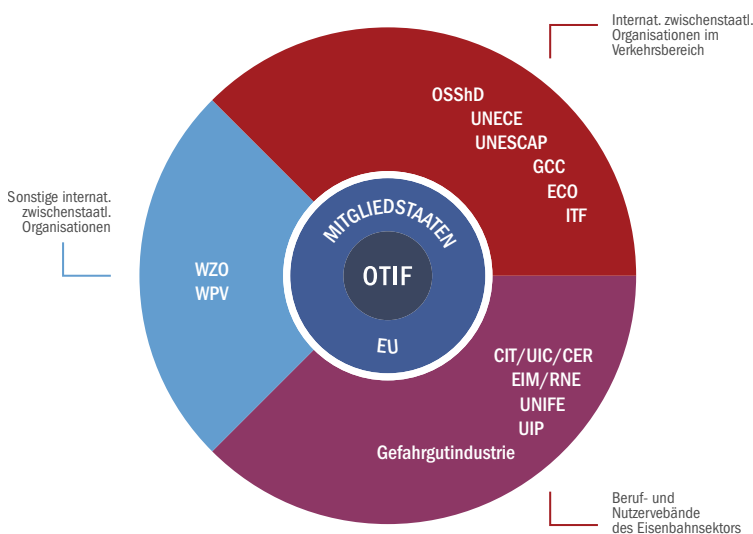
- Steuerung und Evaluierung der Anwendung und Umsetzung des COTIF
- Bewertung der Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften zur Gewährleistung eines effizienten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs
- Untersuchung der Digitalisierung der Beförderungspapiere
- Untersuchung eines einheitlichen Vertrags für internationale Zugtrassen

Angleichung der Rechtssysteme der OTIF und der OSShD



eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet werden könnte. Im Hinblick auf die Angleichung unserer gegenseitigen Auffassung der Vorschriften der jeweils anderen Organisation werden wir auch unsere Zusammenarbeit mit der OSShD intensivieren müssen.

Die Partnerschaften der OTIF



Die Art der an die OTIF gerichteten Fragen ändert sich. Gestern noch war die OTIF bestrebt, eine präzise Expertise zu unserem Übereinkommen aufzubauen, innerhalb des sehr formalisierten Rahmens des Verkehrs zwischen Europa und den Anrainerstaaten. Heute stellen sich jedoch bereits neue grundlegende Fragen, die sich unseren Experten nicht alle zwangsläufig unmittelbar erschließen. Um maßgeschneiderte Antworten liefern zu können, muss die Organisation ihre Partnerschaften vertiefen: Neben fundierten Kenntnissen im Völkerrecht wird auch operativeres Wissen über die Verkehrsdienste benötigt. Die OTIF setzt sich also zum Ziel, ein Kompetenzzentrum zu werden, das die Ressourcen aus seinen Mitgliedstaaten und Partnerorganisationen wie ERA und UIC mobilisieren und bündeln kann.

Vor diesem Hintergrund ist es entscheidend, auch unser Partnernetzwerk zu erweitern, damit dieses uns bei der Förderung einer gemeinsamen Vision für den internationalen Eisenbahnverkehr helfen kann. So werden wir mit den regionalen Entwicklungsbanken, wie der Asiatischen, der Afrikanischen oder der Islamischen Entwicklungsbank, in Kontakt treten.

ZIEL 2

Entwicklung hin zu einem offenen, partnerschaftsbasierten Kompetenzzentrum

Drei Beispiele für Expertise durch Partnerschaft

In der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten:

Eine Erhöhung des Anteils der Eisenbahn im Güterverkehr ist nicht vorstellbar, solange der internationale Verkehr nicht wirklich flüssig ist, und insbesondere ein gemeinsamer Rahmen für die Zuweisung von Trassen eingerichtet wurde. Ausgehend von bestehenden internationalen Vorschriften wie den ER CUI, und dem Modell des auf den ER CUV basierenden AVV folgend, sollte vom Sektor mit Unterstützung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten ein abgestimmter und einheitlicher Rechtsrahmen für die Nutzung internationaler Trassen errichtet werden.

Im Kontext von Beitrittsverhandlungen:

Gleichermaßen ist auch die Anpassung der Modellverträge CIM an die spezifische Situation der Golfstaaten, die gegenwärtig mit dem Golf-Kooperationsrat im Rahmen der 2014 unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung diskutiert wird, ohne die Beteiligung unserer Partner nicht möglich.

Im Rahmen der Unterstützung des Paketversandes mit der Eisenbahn zwischen China und Europa:

Die OTIF stellt dieser vom CIT, dem Weltpostverein (WPV) und dem Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs (CCTT) gestarteten Initiative ihre Expertise zur Verfügung. In diesem Sinne werden OTIF und WPV 2018 eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnen. Die zwischen China und Europa durchgeführten Testfahrten haben gezeigt, dass die noch zu überwindenden Schwierigkeiten in der Komplexität der Schnittstellen zwischen

- dem dem Onlinehandel zugrunde liegenden Handelsrecht,
- dem WPV-eigenen Postrecht,
- dem Eisenbahnrecht der OTIF und der OSShD und
- dem Zollrecht liegen.

Eine solche Positionierung ist nur möglich, wenn wir unsere Kenntnisse und Einschätzungen der guten Anwendung des OTIF-Rechts signifikant verbessern. So werden wir auf die uns in Zukunft gestellten Fragen besser antworten und uns an den in unseren Mitgliedstaaten entwickelten innovativen Lösungen inspirieren können. Es wird also darum gehen, eine gemeinsame Wissensgrundlage durch kontinuierliche Interaktion zwischen den Experten unserer Mitgliedstaaten sowie der einzelnen Stakeholder aufrechtzuerhalten und zu erweitern. Diese grundlegende Achse bildet den roten Faden dieses Arbeitsprogramms, um den herum die Aktivitäten der einzelnen Abteilungen angeordnet sind.

Das COTIF stellt für Staaten in Europa, Asien und Afrika mit ganz unterschiedlichen Rechtstraditionen und Eisenbahnmarktstrukturen ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht bereit. Aus diesem Grund muss innerhalb diverser nationaler Eisenbahnsysteme für internationale Harmonisierung gesorgt werden.

Die Evaluierung der Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen ist ein im COTIF (Artikel 2) verankertes Ziel. In der Tat ist die Überwachung des OTIF-Eisenbahnrechts von entscheidender Bedeutung. Hiermit kann die Effizienz existenter Rechtsinstrumente ermittelt und festgestellt werden, ob bestehende Vorschriften aktualisiert oder neue hinzugefügt werden müssen. Eine systematische Evaluierung würde darüber hinaus auch beim Finden bewährter Verfahren helfen und zu einer einheitlichen Auslegung beitragen.

Für internationale Übereinkommen existieren verschiedene Evaluierungssysteme, von Statistikauswertungen bis zu spezifischen internationalen Datenbanken zu Verwaltungspraktiken. Um sicherzustellen, dass das COTIF ein lebendiges internationales Rechtsinstrument bleibt, muss ein an die OTIF angepasstes Evaluierungssystem festgelegt werden. Das Vorschlagen von Lösungen und eines Koordinierungsmechanismus für innerhalb der OTIF auftauchende rechtliche und technische Fragen wird eine der Hauptaufgaben der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten sein.

ZIEL 3

Evaluierung der Anwendung und Umsetzung des COTIF

RUND +10 %

Steigerung bei der Verwendung des einheitlichen CIM/SMGS-Frachtbriefs zwischen 2014 und 2015

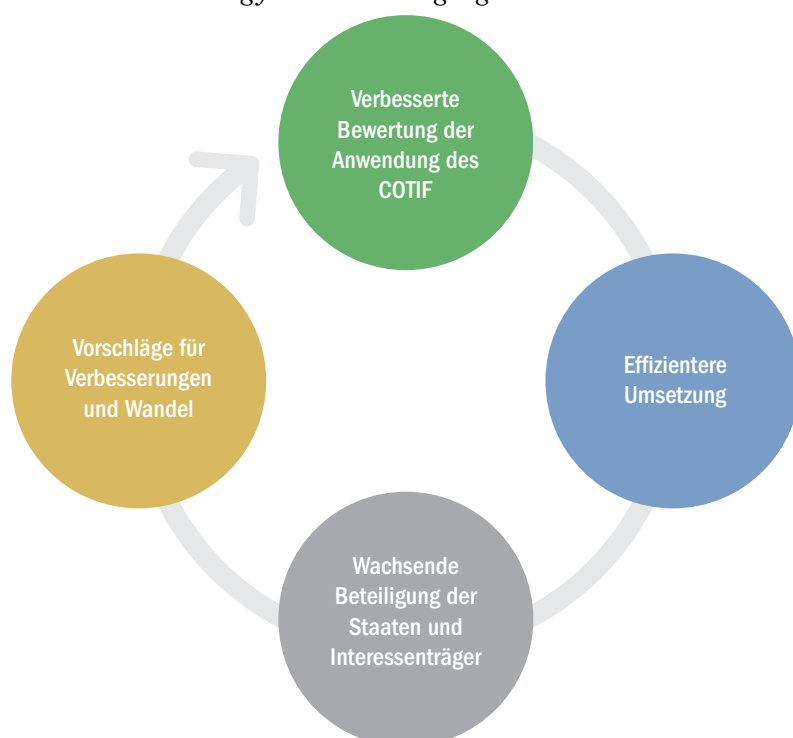


RUND 570000

gemäß ER CUV
in 28 Ländern verwendete
Güterwagen



Verbesserte Bewertung für mehr Beteiligung am COTIF



AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF

Der Beitritt der Europäischen Union zum COTIF in 2011 hat eine vertiefte Harmonisierung zwischen OTIF- und Unionsrecht möglich gemacht. Diese gemeinsame Arbeit war für beide Organisationen positiv. Insbesondere die internationale Attraktivität des europäischen Interoperabilitätskonzepts konnte mit dem Entwurf des neuen Anhangs H, mit dem die Interoperabilität über die Europäische Union hinaus getragen werden soll, verstärkt werden. Auf rechtlicher Ebene wurden einige in der EU geltende spezifische Vorschriften ins COTIF eingeführt.

Gestützt auf diese Erfahrung setzt die OTIF sich das Ziel, ihre Rolle als Forum für eine überlegte und koordinierte Integration der neuen regionalen Ansätze zu festigen. Der Golf-Kooperationsrat, aber auch alle übrigen Länder, die sich am Projekt der neuen Seidenstraßen beteiligen wollen, aber noch keiner internationalen Eisenbahnorganisation angehören, sind Beispiele dafür.

So könnten sich zu den heute im OTIF-Recht vorhandenen direkten Verweisen auf das Unionsrecht in Zukunft auch Verweise auf anderes regionales Recht gesellen. Für die erfolgreiche Expansion der Organisation wird dieses Ziel entscheidend sein. Das Sekretariat wird die Rechtstexte der OTIF daher in enger Zusammenarbeit mit der EU neutraler gestalten.

Das COTIF breitet sich aus. Es verkörpert ein modernes Transportrecht, welches der Vertragsfreiheit und Innovation hinreichend Spielraum lässt und gleichzeitig wirksam und zwingend anwendbar ist. Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat, auf dessen Staatsgebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied bereits Mitgliedstaat der OTIF ist, offen.

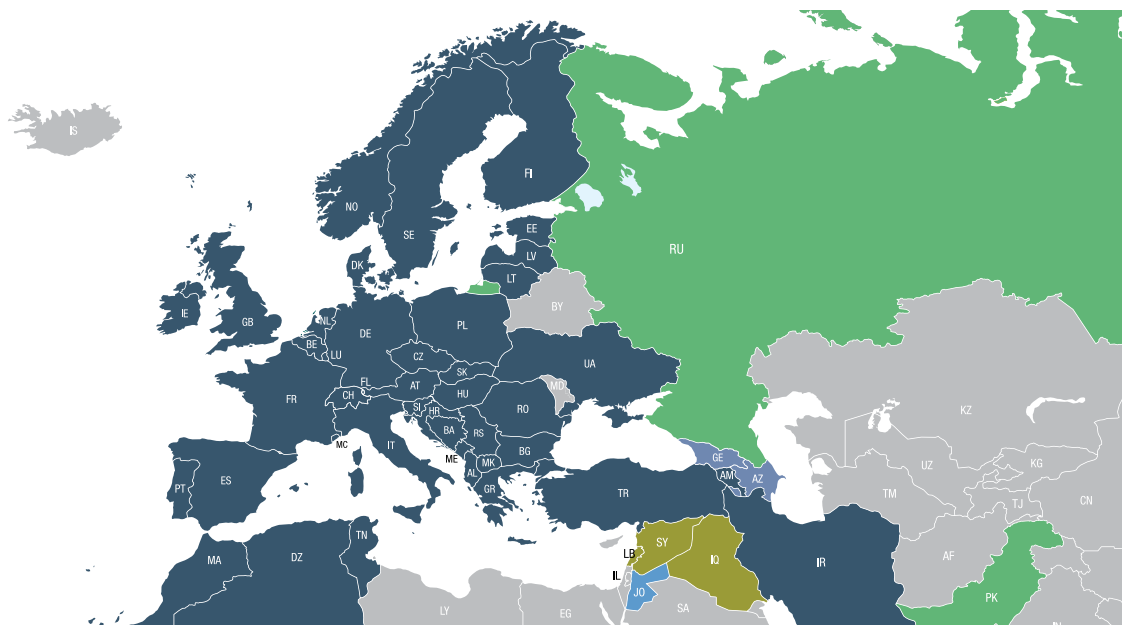
Ferner kann jeder Staat, der potenziell an einer künftigen Anwendung des einheitlichen Rechts der OTIF interessiert, aus verschiedenen Gründen für einen Beitritt als vollwertiges Mitglied aber noch nicht bereit ist, den Status des assoziierten Mitglieds annehmen.

Jegliche Form des Beitritts erfordert Unterstützung hinsichtlich des

ZIEL 4 Aufnahme regionaler Ansätze in das Recht der OTIF



ZIEL 5 Unterstützung und Hilfe im Beitrittsprozess



- Alle Anhänge des COTIF (42)
- Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Assoziierte Mitglieder (1)
- Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Ruhen der Mitgliedschaft (3)

Verständnisses der substanziellen Regeln des einheitlichen Eisenbahnrechts, der Funktionsweisen und Verfahren der Organisation, der Vorbereitung und Anwendung des einheitlichen Rechts und des Beitrittsverfahrens selbst.

Um im Beitrittsprozess zu helfen, wird das Sekretariat Seminare, Workshops und Konferenzen ausrichten und auf Anfrage maßgeschneiderte Unterstützung zukommen lassen. Auf der Website der OTIF wird eine eigens den Beitrittsfragen gewidmete Seite eingerichtet werden, wo das einheitliche COTIF-Recht und die Funktionsweisen der OTIF erklärt und nützliche Leitfäden zu den Beitrittsverfahren zur Verfügung gestellt werden.

Für die kommenden beiden Jahre wurden vier geografische Schwerpunkte bestimmt:

- Unterstützung des Golf-Kooperationsrats (GCC) bei der Entwicklung seines Netzes;
- Weiterverfolgung der Zusammenarbeit mit den Ländern Zentralasiens, welche sich im Herzen der schrittweisen Umsetzung der Seidenstraße befinden; in diesem Rahmen werden sich unsere Beziehungen mit der UNESCAP weiterentwickeln;
- Entwicklung unserer Beziehungen mit China im Rahmen der gemeinsamen Absichtserklärung mit der Nationalen Eisenbahnbehörde Chinas;
- Ermittlung der Ausweitungsmöglichkeiten des COTIF in Afrika mit Hilfe unserer Mitgliedstaaten im Maghreb.



VORLÄUFIGER AKTIONSPLAN:

Erste Sitzung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	Q2 2018
Vorschlag für ein Evaluierungssystem von der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	Q4 2019
Vorschlag eines Fahrplans für einen Vertrag für die Verwendung von Zugtrassen an den Sektor, basierend auf dem AVV-Modell	Q4 2018
Ausrichtung mindestens eines Seminars pro Jahr für kürzlich beigetretene Staaten	Erstes Seminar Q2 2018
Unterstützung des Golf-Kooperationsrats (GCC) bei der Entwicklung seines Netzes	Q4 2018
Formalisierung der Zusammenarbeit mit regionalen Entwicklungsbanken	Q2 2019
Einrichtung einer Seite zu Beitrittsfragen auf der Website der OTIF	Q2 2018



2 FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT



Bas Leermakers
Leiter der Abteilung
für technische
Interoperabilität

Seit seinen Anfängen stellt das COTIF Vertragsrecht und Gefahrgutvorschriften bereit. Die technischen Anhänge des COTIF, APTU und ATMF, sind vergleichsweise jung. Mit dem unter dem COTIF 1999 geschaffenen und vor rund einem Jahrzehnt in Kraft getretenen technischen Recht des COTIF wurden bisher zwei Hauptziele verfolgt: erstens die Schaffung einer Rechtsgrundlage, auf der Fahrzeuge für den internationalen Betrieb zugelassen werden können, und zweitens die Festlegung von Verfahren und Zuständigkeiten in Bezug auf die Zulassung und sichere Verwendung von Fahrzeugen.

Heute regeln die bestehenden technischen Vorschriften des COTIF nur in sehr beschränktem Maße die betrieblichen und sicherheitsbezogenen Aspekte. Ein in den kommenden Jahren zu verfolgendes wichtiges Ziel wird die Entwicklung von Vorschriften sein, mit denen nicht nur Fahrzeugen, sondern auch ganze Züge sicher international betrieben werden können. Hierfür sind Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen erforderlich sowie auch gemeinsame Vorschriften für den Zugbetrieb und das Sicherheitsmanagement.

ZUSAMMENARBEIT MIT DER EU

Die technischen Vorschriften des COTIF basierten von Beginn an auf den in der Europäischen Union entwickelten Vorschriften. Dies erklärt sich zum Teil dadurch, dass 26 der 42 die APTU und ATMF anwendenden Staaten auch Mitgliedstaaten der EU sind. Die EU-Staaten haben ihre unionsweiten Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen zur Verknüpfung ihrer Eisenbahnsysteme entwickelt, die sowohl technisch als auch betrieblich sehr unterschiedlich sein können.

Das Sekretariat der OTIF wird seine intensiven Koordinierungsarbeiten mit den EU-Institutionen fortsetzen, um so sicherzustellen, dass dieser Besitzstand zum bestmöglichen Nutzen der EU- und der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten verwendet wird. Hierzu gehört auch das Ausarbeiten von Vorschlägen zur fortlaufenden Angleichung der APTU, ATMF und ETV an den technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpakets der EU.

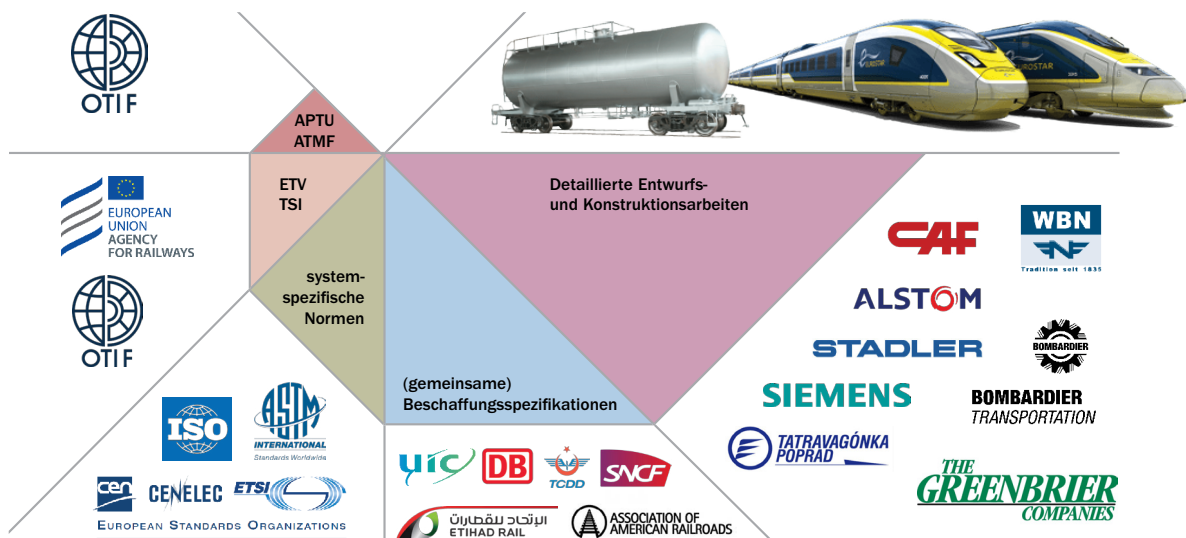
Da es wahrscheinlich ist, dass künftig auch andere regionale

Technische Vorschriften des COTIF

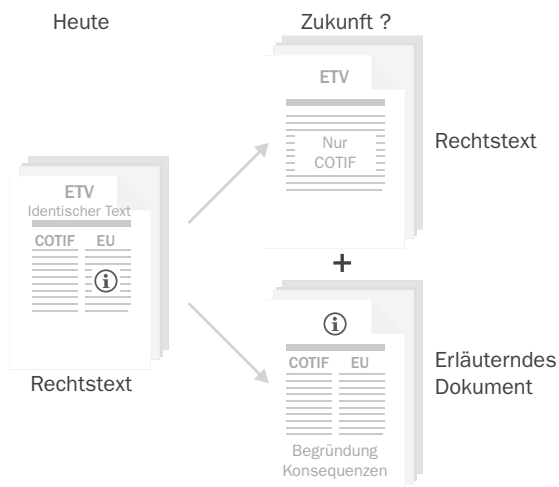
Für die Umsetzung der APTU und ATMF sind schrittweise detaillierte Bestimmungen in Form von einheitlichen technischen Vorschriften entwickelt worden, die vom Fachausschuss für technische Fragen seit 2006 nach und nach angenommen wurden. Die OTIF verfügt nun über einen vollständigen Satz an ETV zu Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen sowie zu deren Zulassungsverfahren. Dieser technische Vorschriftensatz umfasst:

- Bestimmungen für die internationale Zulassung jeglicher Fahrzeugarten,
- Verfahren für die Konformitätsbewertung von Eisenbahnmaterial,
- Anforderungen an die Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen,
- Anforderungen dazu, wie Staaten ihre Fahrzeugregister einzurichten und zu verknüpfen haben,
- Bestimmungen zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr.

Staaten, die diese technischen Vorschriften anwenden, können stark davon profitieren, da die Vorschriften die Kompatibilität zwischen verschiedenen Schienennetzen sicherstellen und gleichzeitig, über die funktionale Ausrichtung der technischen Spezifikationen, die Innovation fördern.



Organisationen dem COTIF beitreten, schlägt das Sekretariat vor, zur Gewährleistung eines hohen Harmonisierungsgrades mit diesen ähnliche Arbeitsbeziehungen einzurichten wie derzeit die EU.



UMSETZUNG DER TECHNISCHEN ANHÄNGE

Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften kann für einige OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung sein. Gleichzeitig wird auch die korrekte Umsetzung immer wichtiger. Folglich hat das Sekretariat der OTIF einen partizipativen Ansatz entwickelt, mit dem die enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen Organisationen des internationalen Eisenbahnverkehrs gesucht wird.

Den verschiedenen Arbeitsgruppen und Tagungen des Fachausschusses für technische Fragen kommt, was den direkten Kontakt zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten anbelangt, zweifellos die wichtigste Rolle zu. Auf den Tagungen können die Vertreter der Mitgliedstaaten ihre Ansichten äußern, auf den neuesten Stand der Entwicklungen gebracht werden und aktiv an der Weiterentwicklung des COTIF teilnehmen.

Dennoch fehlt es uns immer noch an Informationen über die Anwendung der technischen Anhänge APTU und ATMF. So haben einige Mitgliedstaaten beispielsweise ihre zuständige Behörde noch nicht gemäß Artikel 5 ATMF mitgeteilt. Das Sekretariat der OTIF wird, gegebenenfalls in Koordination mit der neuen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, den Umsetzungsstand in den Mitgliedstaaten ermitteln.

Wir werden uns darüber hinaus auf unser Netzwerk an Experten stützen, die seit 2015 an dem intensiven Ausbildungsprogramm im Sekretariat teilgenommen haben, das sich an ausgewählte Mitarbeiter der zuständigen Behörden in Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten richtet, um bei Bedarf Seminare und Workshops auszurichten.

ZIEL 4

Aufnahme regionaler Ansätze in das Recht der OTIF

Äquivalenz und Unterschiede zu den EU-Vorschriften

Gegenwärtig schreiben die APTU für die ETV ein Zwei-Spalten-Format vor:

- Die linke Spalte enthält die Bestimmungen der ETV;
- die rechte Spalte enthält, an Stellen, an denen es Abweichungen zwischen ETV und TSI gibt, zu reinen Informationszwecken die Bestimmungen der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) der EU.

Alternativ könnte man eine Anlage über die allfälligen Unterschiede zwischen ETV und entsprechender TSI erstellen. Dies hätte den Vorteil, dass beim Beitritt einer weiteren regionalen Organisation einfach eine zusätzliche Anlage hinzugefügt werden könnte.

ZIEL 3

Evaluierung der Anwendung und Umsetzung des COTIF



INTEROPERABILITÄT UND SCHIENENNETZZUGANG

Auf der Generalversammlung 2015 hat der Generalsekretär die Idee propagiert, im COTIF eine rechtliche Grundlage dafür zu schaffen, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern. Eisenbahnunternehmen wären dann praktisch in der Lage, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten müsste.

Das Sekretariat hat einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr entworfen. Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für ausländische Eisenbahnunternehmen ausstellen können, die als Beweis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben.

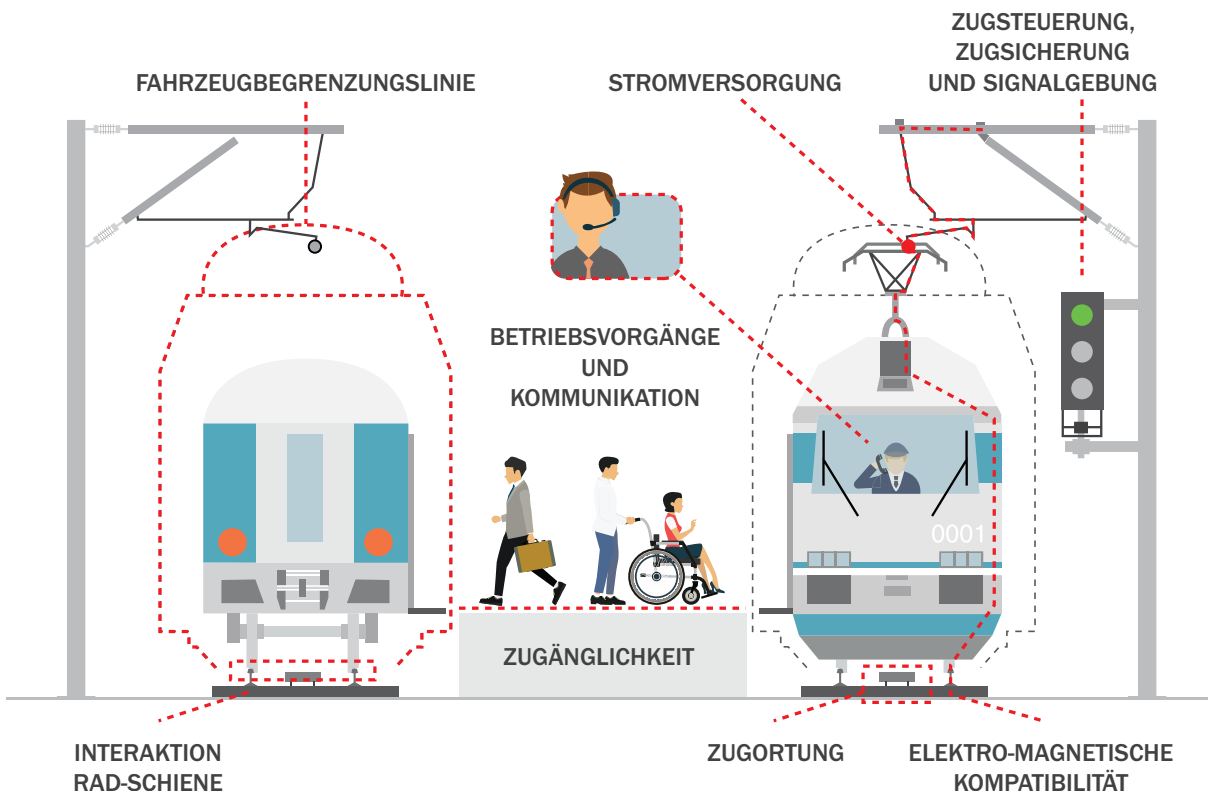
Die Relevanz dieser Arbeit ist vom Fachausschuss für technische Fragen bestätigt worden. Herausgekommen ist im Ergebnis ein Entwurf für einen neuen Anhang H zum COTIF, der der Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt wird. Der neue Anhang wird in Kraft treten, sobald zwei Drittel der Mitgliedstaaten den Beschluss der Generalversammlung genehmigt haben.

Zwischenzeitlich wird der CTE alle nötigen Anlagen zu diesem neuen Anhang ausarbeiten. Diese Anlagen werden die Grundlage

ZIEL 6 Förderung einer sicheren Interoperabilität von Zügen

Eurasischer Eisenbahngüterverkehr:

Signifikanter Anstieg der betriebenen Züge von ~300 in 2014 auf fast 1 800 in 2016 bei gleichzeitigem Anstieg des Transportvolumens von 25 000 TEU auf 145 000 TEU. Trotz dieser rasanten Entwicklung liegt der Anteil des Eisenbahnverkehrs am verkehrsträgerübergreifenden Markt zwischen Europa und Asien bei gerade einmal ~1 %. Der Löwenanteil wird mit dem Schiff befördert (über 90 %).



bilden, auf der nationale Behörden, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber den neuen Anhang umsetzen werden. Dank dieser Vorbereitungen werden die Anlagen bereits kurz nach dem Inkrafttreten des neuen Anhangs angenommen werden können.

In Zusammenhang mit dieser Entwicklung wird das Sekretariat eine Strategie zur Aufnahme von Infrastrukturanforderungen in dem für Schnittstellen mit Fahrzeugen benötigten Ausmaß ins COTIF vorschlagen. Diese Arbeiten werden im Rahmen der APTU und ATMF durchgeführt werden.

2017 hat der Fachausschuss für technische Fragen die Einheitliche technische Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) angenommen. Die ETV TAF enthält Bestimmungen für die Angleichung der IT-Systeme von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern – auch wenn diese Funktionen Teile einer integrierten Eisenbahngesellschaft sind –, so dass Informationen zwischen ihnen über standardisierte Nachrichtenformate ausgetauscht werden können, beispielsweise zur Verfolgung von Wagen, zur Instandhaltung der Flotte, zu internen Geschäftsabwicklungssystemen, zum Frachtbrief-System oder dem Infrastrukturinformationssystem. Die Umsetzung der TAF stellt einen wichtigen Schritt in Richtung Verbesserung der den Güterverkehrskunden etwa zum Status eines Zuges von den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellten Informationen dar. Das Sekretariat der OTIF wird, mit der Hilfe externer Sachverständiger, den Nicht-EU-Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der ETV TAF helfen.



ZIEL 7

Förderung der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr

Schaffung eines Rahmens für Digitalisierung

Die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs hängt von seiner Bereitschaft ab, sich in Richtung vollständig digitalisierter Beförderungsunterlagen zu bewegen. Die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs wird die Effizienz des Eisenbahnverkehrs verbessern. Die Möglichkeit zur Verwendung elektronischer Frachtbriefe ist im COTIF vorgesehen. Artikel 6 § 9 besagt, dass der Frachtbrief einschließlich des Frachtbriefdoppels auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen kann. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.

Trotz dieser Rechtsgrundlage im Übereinkommen selbst ist der Gebrauch des elektronischen Frachtbriefs noch nicht zur Realität geworden. Die OTIF sollte seine Verwendung aktiv unterstützen. Zu diesem Zweck werden bestehende Hindernisse und jegliche erforderlichen Zusatzmaßnahmen ermittelt werden.

Trotz des Wunsches, eine funktionale Spezifikation für den Datenaustausch im Güterverkehr (TSI TAF) zu entwickeln, existieren noch immer große Lücken bei der Festlegung von Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern und den Zollbehörden. Die OTIF plant die Ausrichtung einer multidisziplinären Diskussion zu diesen Themen mit breiter Beteiligung ihrer Partner.

Im Rahmen des neuen Anhangs H kann Eisenbahnunternehmen bescheinigt werden, dass sie in der Lage sind, Züge im internationalen Verkehr sicher zu betreiben. Eine Sicherheitsbescheinigung alleine reicht jedoch nicht aus, um Züge über die Grenze hinaus in benachbarten Staaten zu betreiben; hierzu muss von dem betreffenden Staat zunächst der Zugang zu seinem Schienennetz gewährt werden.

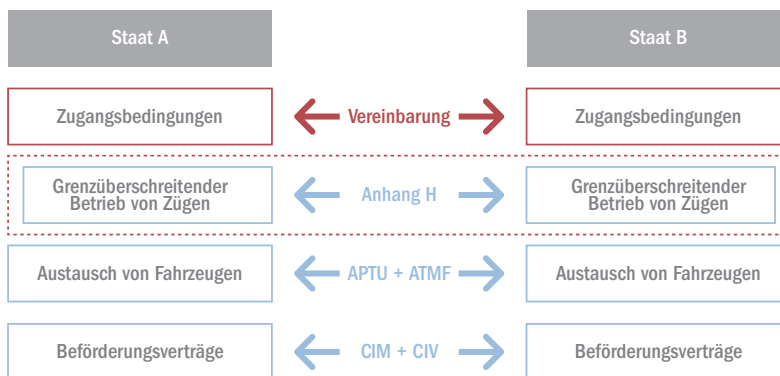
ZIEL 8

Förderung des Schienennetz Zugangs

Die OTIF hat die historische Chance, die aktuell fragmentierten Ansätze der Netzzugangsbedingungen zu überarbeiten und die Möglichkeit eines zwingenden oder nicht zwingenden internationalen multilateralen Rechtsregimes für den internationalen Marktzugang zu untersuchen. Tatsächlich kann der Schienennetzzugang auf der Grundlage unterschiedlicher Prinzipien gewährt werden, etwa basierend auf einem offenen Marktmodell (offener Zugang) oder auf der Basis gegenseitiger Kooperation (gegenseitiger Zugang). Das COTIF ist was den Aufbau des Eisenbahnmarktes anbelangt neutral.

Die Rechtsabteilung wird eine Debatte über die Zugangsbedingungen starten. Ziel dabei ist es, den intrinsischen Nutzen eines vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort ununterbrochenen Zugbetriebs zu bestimmen.

Organisation des internationalen Verkehrs



VORLÄUFIGER AKTIONSPLAN:

Kontaktierung der Nicht-EU-Vertragsstaaten, die ihre zuständige Behörde noch nicht mitgeteilt haben	Q1 - 2018
Vorschlag einer Strategie für die Entwicklung von infrastrukturbezogenen Vorschriften an den CTE	Q2 - 2018
Vorschlag einer ETV über Infrastruktur an den CTE	Q2 - 2019
Vorschlag eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr an die Generalversammlung	Q3 - 2018
Vorschlag einer Strategie für die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsmethoden als Anlagen zum neuen Anhang H (nach ihrer Annahme) an den CTE	Q2 - 2019
Förderung der Anwendung der ETV TAF	Q4 - 2019
Überarbeitung der APTU und ATMF zur Angleichung an das vierte Eisenbahnpaket der EU	Q1 - 2018
Entwicklung einer Strategie in Zusammenarbeit mit der EU zur Vorbereitung der technischen Vorschriften der OTIF für den Beitritt anderer regionaler Organisationen	Q1 - 2019
Ausrichtung von drei WG TECH-Tagungen und einer CTE-Tagung pro Jahr	WG TECH: dreimal pro Jahr CTE: jedes Jahr im Juni

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

In den Jahren 2016 und 2017 wurden zusammen mit der Europäischen Kommission insgesamt vier Sitzungen der AG RID/ATMF abgehalten, die zum Ziel hatten zu untersuchen, wie eine Verbesserung der Kohärenz zwischen den Gefahrgutvorschriften und den Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen erzielt werden kann. In dieser Arbeitsgruppe waren sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch Experten des allgemeinen Eisenbahnrechts vertreten.

Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass eine bessere Koordinierung zwischen der Gefahrgutgesetzgebung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung notwendig ist. Grundsätzlich sollten in das RID nur die Schutzziele fahrzeugbezogener Anforderungen aufgenommen werden, während die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden. Für die Durchführung dieser Arbeiten wurde die Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*) vorgeschlagen, in der wiederum sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch Experten der Eisenbahntechnik und darüber hinaus Vertreter der relevanten Industriezweige vertreten sein sollten.

Zu Vorbereitungszwecken hat die Arbeitsgruppe für diese neue Koordinierungsgruppe bereits eine erste Themenliste erarbeitet.

Die Tagungen der JCGE werden abwechselnd von der Europäischen Kommission und der OTIF ausgerichtet. Die von der JCGE ausgearbeiteten Empfehlungen werden an den RID-Fachausschuss und den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) weitergeleitet, die über den weiteren Umgang mit den Empfehlungen entscheiden. Der RID-Fachausschuss kann beispielsweise die Aufnahme von Schutzzielen in das RID beschließen. Der Ausschuss RISC kann beispielsweise einen delegierten Rechtsakt annehmen, mit dem die ERA zur Entwicklung einer TSI in Übereinstimmung mit den von der JCGE beschriebenen technischen Spezifikationen/Vorschriften beauftragt wird.

Die erste Tagung der JCGE, die zunächst eine Themenliste einschließlich Prioritätsstufen verabschieden wird, ist Anfang 2018 geplant.

3 FÖRDERUNG EINER SICHEREN BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung
Gefahrgut

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wird wie das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) alle zwei Jahre überarbeitet.

Die Fortentwicklung des RID erfolgt in mehreren Etappen. Zunächst erfolgt alle zwei Jahre eine Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die vom UN-Expertenunterausschuss erarbeitet werden.

Parallel dazu laufen die Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, deren Aufgabe es ist, harmonisierte Gefahrgutvorschriften für alle Landverkehrsträger (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) zu entwickeln. Die eisenbahnspezifischen Anforderungen werden vom RID-Fachausschuss und seiner ständigen Arbeitsgruppe festgelegt.

ZIEL 9
Sicherstellung der ständigen
Anpassung der Gefahrgutvorschriften
an technische und wissenschaftliche
Entwicklungen

RUND 70 Mrd.
Tonnenkilometer
Gefahrgutbeförderungen



AKTUALISIERUNG DER VORSCHRIFTEN

UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Der Expertenunterausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitet weltweite Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die in einem zweiten Schritt von den zuständigen internationalen Organisationen in die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger (See, Luft, Schiene, Straße, Binnenwasserstraße) übernommen werden. Dieser Ausschuss, an dessen Arbeiten das Sekretariat der OTIF beratend teilnimmt, wird im Jahr 2018 die Arbeiten an der 21. Revision der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abschließen. 2019 wird dieser Ausschuss die Arbeiten an der 22. Revision der UN-Empfehlungen in Angriff zu nehmen, die dann in der Ausgabe 2021 des RID für den Eisenbahnverkehr nachvollzogen werden wird.

Für die Übernahme der Änderungen aus der 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen hat die Gemeinsame Tagung eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Aufgabe es ist, Vorschläge zur erarbeiten, wie die für die UN-Empfehlungen beschlossenen Änderungen in das RID/ADR/ADN 2021 integriert werden können. Diese Arbeitsgruppe wird bei einer dreitägigen Tagung im Mai 2019 auf der Grundlage eines von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF erarbeiteten Entwurfs einen Vorschlag für die Übernahme der vom UN-Expertenunterausschuss im Dezember 2018 zu verabschiedenden Änderungen in das RID/ADR/ADN ausarbeiten. Dadurch können Detaildiskussionen in der Gemeinsamen Tagung vermieden werden.



Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr

Die für alle Landverkehrsträger (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) gemeinsam geltenden Gefahrgutvorschriften werden von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet. Das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wird von der Abteilung RID des Sekretariats der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

Für das Biennium 2018-2019 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, das mit der Frühjahrssitzung 2018 beginnt, sind insgesamt fünf Tagungswochen vorgesehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung fließen in die Ausgabe 2021 des RID, des ADR und des ADN ein. Jährlich ist dabei mit über 50 offiziellen Dokumenten, die in allen Arbeitssprachen der OTIF und darüber hinaus in Russisch veröffentlicht werden, und mit etwa 100 informellen Dokumenten, die gewöhnlich nur in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden, zu rechnen.

Im Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID und den Gefahrgutvorschriften der OSShD (Anlage 2 zum SMGS) wurde auch die Frage diskutiert, ob die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung nicht auch auf die Anlage 2 zum SMGS ausgedehnt werden könnte, um die Zusammenarbeit im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter zu verbessern und die Akzeptanz der von der Gemeinsamen Tagung im RID/ADR/ADN in Bezug genommenen Normen durch die Mitgliedstaaten der OSShD zu erhöhen.

Eisenbahnspezifische Gefahrgutvorschriften

Die eisenbahnspezifischen Gefahrgutvorschriften werden vom RID-Fachausschuss und seiner ständigen Arbeitsgruppe erarbeitet.

Die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter unterliegen ständigen Novellierungen und müssen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden. Die vom RID-Fachausschuss verabschiedeten Vorschriften erhalten damit unmittelbare Rechtskraft und sichern damit auch die Bedeutung der Organisation für den gesamten Sektor. Der RID-Fachausschuss tagt nur einmal im Biennium, um die Entscheidungen seiner ständigen Arbeitsgruppe zu genehmigen. Seine nächste Tagung ist für Mai 2018 vorgesehen, bei der eine endgültige Genehmigung aller Texte für die RID-Ausgabe 2019 erfolgen wird.

Die ständige Arbeitsgruppe, welche die Entscheidungen des RID-Fachausschusses vorbereitet, wird im Biennium 2018-2019 eine zweitägige und zwei einwöchige Tagungen abhalten. Während die zweitägige Tagung im Mai 2018 den Abschluss der Arbeiten für die RID-Ausgabe 2019 bildet, werden bei den einwöchigen Tagungen im November 2018 und im November 2019 eisenbahnspezifische Vorschriften für eine Inkraftsetzung im Jahr 2021 diskutiert. Nach der Sitzung im November 2019, bei der die Prüfung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2021 im Vordergrund stehen wird, erfolgt eine Abstimmung unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, deren Ergebnisse in die abschließende Sitzung des RID-Fachausschusses im Jahr 2020 einfließen werden.

Zur Förderung der Harmonisierungsarbeiten von RID und Anlage 2 zum SMGS werden zu den Tagungen des RID-Fachausschusses und seiner ständigen Arbeitsgruppe auch die Mitgliedstaaten der OSShD eingeladen und eine russische Verdolmetschung sichergestellt.

Darüber hinaus formuliert die Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ der UIC Stellungnahmen der Eisenbahnen zu den der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und dem RID-Fachausschuss unterbreiteten Anträgen und erarbeitet eigene Anträge. Die Abteilung



RID wird an den zweimal im Jahr stattfindenden zweitägigen Tagungen beratend teilnehmen.

Gefahrgutvorschriften für die Straße (ADR)

Die WP.15 ist das zuständige Organ der UNECE für die Fortentwicklung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen Entscheidungen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ebenfalls im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen. Die Abteilung RID wird an den Sitzungen der WP.15 beratend teilnehmen, um auf harmonisierte Vorschriften für den europäischen Landverkehr hinzuwirken.

ENTWICKLUNG VON EVALUATIONS- UND ZUGANGSMECHANISMEN ZUM RID

Die Gefahrgutvorschriften werden traditionell in gedruckter Form durch Verlage herausgegeben, die von der OTIF die dafür erforderlichen Textdateien erhalten. Darüber hinaus wird das RID in seiner Gesamtheit als PDF-Datei auf der Website der OTIF in den drei Arbeitssprachen der OTIF und darüber hinaus in russischer Sprache zur Verfügung gestellt. Da das RID in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch im nationalen Verkehr anzuwenden ist, existiert das RID außerdem in den nationalen Sprachen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Die Abteilung RID wird Entwicklungen begleiten, mit denen die Vorschriften des RID zumindest in Teilen in digitaler Form zugänglich gemacht werden können, um die Anwendung der Vorschriften zu erleichtern und zu fördern. Zunächst wird die Abteilung RID die aktuelle Marktsituation und eine eventuelle Verfügbarkeit angemessener IT-Programme prüfen. Bei Bedarf wird die Abteilung RID Kontakt zu Software-Unternehmen aufnehmen, die an einer solchen Kooperation Interesse haben.

Die korrekte Anwendung des RID ist von höchster Bedeutung. Zu diesem Zweck muss ein Gefahrgutbeauftragter nicht nur für Beförderungsunternehmen, sondern für alle Unternehmen, die im Zusammenhang mit einer Beförderung mit dem Verpacken, Beladen, Befüllen und Entladen gefährlicher Güter befasst sind, ernannt sein. Neben der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter hat dieser das Unternehmen in Gefahrgutfragen zu beraten und einen Jahresbericht über die Tätigkeiten des Unternehmens zu erstellen. Die Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten wird im RID detailliert reglementiert.

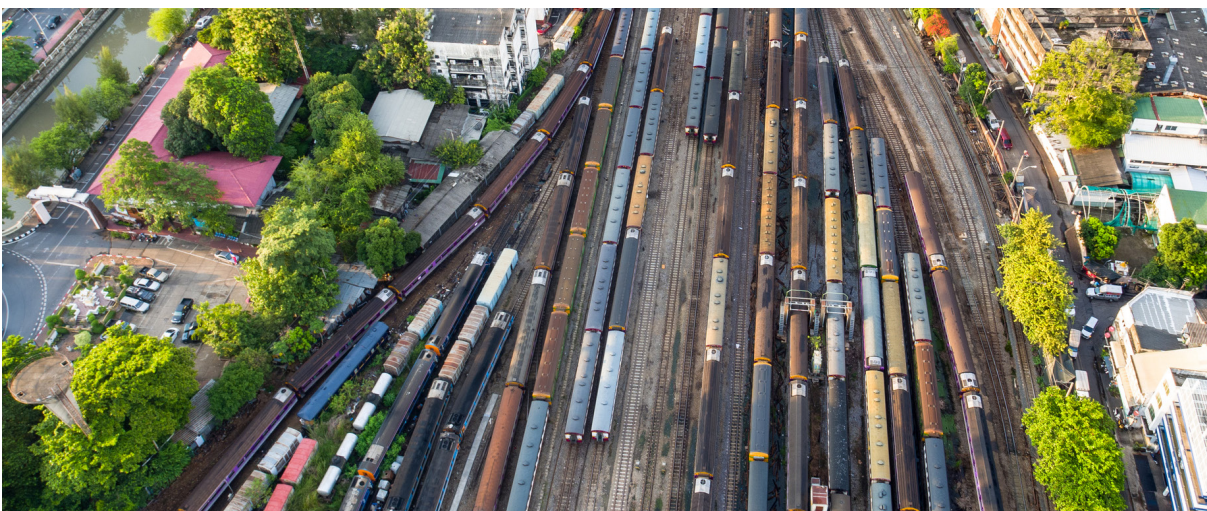
Vor einiger Zeit wurde ein europäischer Dachverband der nationalen Gefahrgutbeauftragten-Verbände gegründet, der bei der Gemein-

ZIEL 10

Vereinfachung des digitalen Zugangs zur Förderung und Verbesserung der Anwendung der RID-Vorschriften

ZIEL 3

Evaluierung der Anwendung des COTIF



samen RID/ADR/ADN-Tagung und beim RID-Fachausschuss Beraterstatus genießt. Dadurch werden die Gefahrgutbeauftragten noch näher in die Entwicklung des Gefahrgutrechts eingebunden.

Das RID ordnet den verschiedenen an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten darüber hinaus Pflichten zu, die diese im Rahmen ihrer Tätigkeiten zu erfüllen haben. Eine dieser Pflichten sieht für den Beförderer verschiedene Prüfungen vor, die dieser vor Antritt der Beförderung vorzunehmen hat. Das RID enthält außerdem Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen, die eine chronologische Abfolge aller erforderlichen Arbeitsschritte enthält und die die Einhaltung der im RID vorgeschriebenen Pflichten sicherstellt.

Schließlich sieht das RID für die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vor, dass diese auf ihrem Hoheitsgebiet jederzeit Kontrollen durchführen können, um die Einhaltung der Vorschriften des RID zu überprüfen.

VORLÄUFIGER ZEITPLAN:

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	12. bis 16. März 2018
9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	28. und 29. Mai 2018
55. Tagung des RID-Fachausschusses	30. Mai 2018
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	17. bis 21. September 2018
10. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	19. bis 23. November 2018
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	eine Woche im März 2019
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	2 Wochen im September 2019
11. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	eine Woche im November 2019
Förderung der Ausweitung der Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung auf Anlage 2 zum SMGS	4. Quartal 2019
Unterstützung bei der Entwicklung von Programmen zur Verfügbarmachung des RID in digitaler Form	4. Quartal 2019

4 LERNEN UND TEILEN



Ghousébasha GAFFAR
Leiter der Abteilung
Verwaltung und Finanzen

EINE LERNENDE ORGANISATION

Beibehaltung der Ausgabenkontrolle und Beitragsstabilität

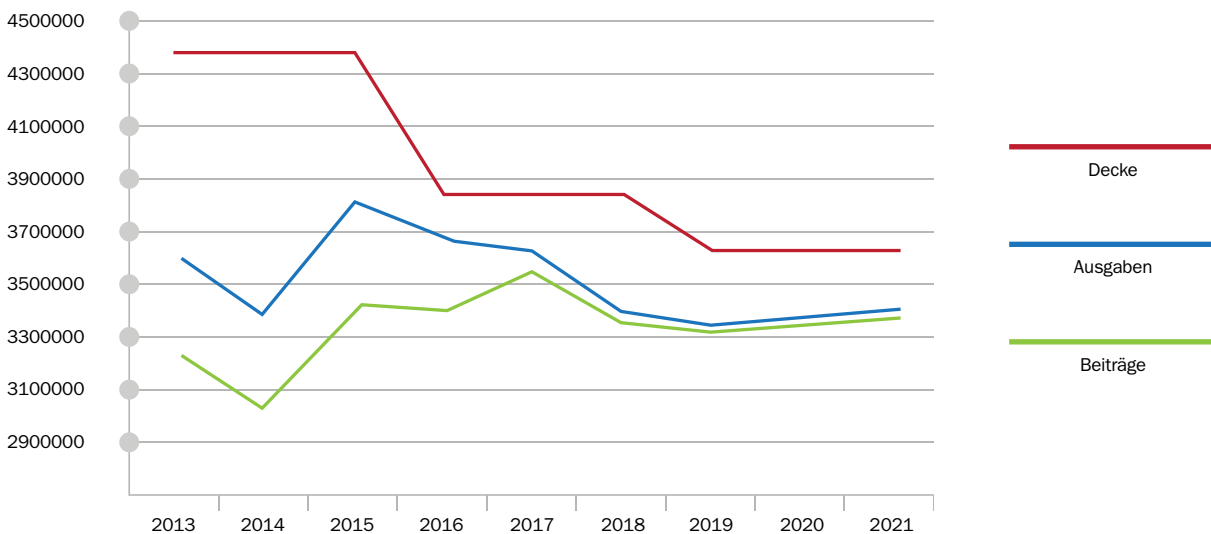
Auch in 2018 und 2019 werden die Ausgabenkontrolle und Stabilisierung der Mitgliedsbeiträge wieder feste Ziele sein, die infolge der in 2015 vom Verwaltungsausschuss getroffenen strategischen Beschlüsse, wie dem Verkauf des unprofitablen Wertpapierpakets und der Erneuerung der Finanz- und Buchhaltungswerkzeuge, erreicht werden konnten.

ZIEL 11

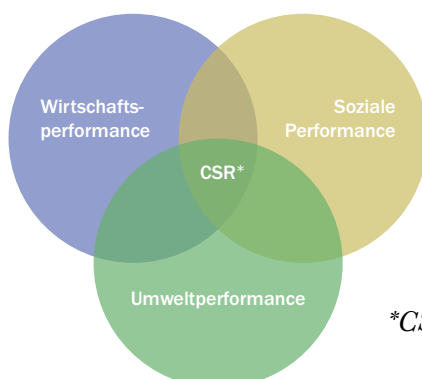
Innovative Förderung unseren Know-hows und Weiterführung des sozialen Dialogs

Die Ausgaben der Organisation liegen immer noch unter der von der 12. Generalversammlung festgesetzten Obergrenze (3,85 Mio. CHF pro Jahr für den Zeitraum 2016-2018 und 3,65 Mio. für die Jahre 2019 bis 2021). Wir werden auch weiter der Verpflichtung folgen, die Beiträge der Mitgliedstaaten auf zwischen 3,4 und 3,5 Mio. CHF zu stabilisieren. Diese Verpflichtung wurde seit 2015 eingehalten.

Haushaltsentwicklung 2013 – 2021 in CHF



Jetzt, wo die Finanzmittel der Organisation optimiert wurden, werden Maßnahmen zur Entwicklung der sozialen und ökologischen Verpflichtungen der Organisation ergriffen, indem mit einer neuen Kaufstrategie sozial verantwortliche Unternehmen und Praktiken gefördert werden, um so die CO2-Bilanz der Organisation zu verringern.



*CSR = soziale Verantwortung von Unternehmen

Innovation zur Entwicklung und Verbesserung unseres Know-hows

Zur Verbesserung unserer kollektiven Intelligenz müssen alle verfügbaren Mittel eingesetzt werden. Die OTIF will eine lernende Organisation sein, die mit ihren Mitgliedern zu Entwicklungen und Anforderungen im Verkehrswesen in ständigem Austausch steht.

Intern werden durch gezielte Ausbildungsaktivitäten zu den Kernaufgaben der Organisation Fähigkeiten gefördert. Im Rahmen der 2015 eingeführten neuen Weiterbildungspolitik zugunsten sektionsübergreifender Trainings (Projektmanagement und Sprachkurse) wird in 2018-2019 der Fokus auf Themen des Eisenbahnverkehrsrechts gelegt.

In diesem Rahmen werden gezielte Maßnahmen zur Förderung und Festigung des fachlichen Know-hows der Experten der OTIF ergriffen.

An erster Stelle muss ein aktiveres Management gefördert werden, mit dem die Entwicklungsstrategie der OTIF durch verstärkte Repräsentationstätigkeit und vermehrte Vorschläge zur Verbesserung der kollektiven Effizienz unterstützt wird; in diesem Rahmen ist u. a. das Telearbeitsprojekt der Übersetzer zu nennen.

Zweitens wird untersucht werden, inwieweit es möglich ist, dass die OTIF-Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit unseren Partnerorganisationen neue Berufserfahrungen sammeln. Solche Erfahrungen können auch zur Attraktivität der Organisation bei künftigen Neueinstellungen beitragen.

Nicht zuletzt ist Innovation auch bei der Stärkung der Rolle als Kompetenzzentrum (Ziel 2) gefragt, indem mit Unterstützung unserer Partner ein Ausbildungsprogramm zum Nutzen unserer Mitgliedstaaten entwickelt wird. In diesem Sinne wird es 2018 ein auf die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter fokussiertes Experiment geben. Sollte es sich als Erfolg herausstellen, könnte ein Schwenk in Richtung *E-Learning* in Erwägung gezogen werden.

Die Stärkung der Fähigkeiten in unseren Mitgliedstaaten wird auch über kurze Intensivtrainings zum Anwendungsbereich des COTIF angeboten werden, mit denen auch das Expertenprogramm attraktiver gemacht werden soll.

Weiterführung und Stärkung des sozialen Dialogs

Der vom Generalsekretär in 2015 vorgeschlagene neue soziale Dialogs hat sich 2017 bei der Überarbeitung des Personalstatuts als effizient erwiesen.

Die Zusammenarbeit mit dem Personalverband wird gestärkt, indem ihm eine partnerschaftliche Rolle in der Leitung der Organisation angeboten wird. Ganz im Geiste der Zusammenarbeit wird das Sekretariat den Projekten der Mitarbeiter Gehör schenken.

Das Projekt zur Telearbeit wurde von den Übersetzern selbst konzipiert und entwickelt. Die Durchführbarkeit der Telearbeit für die Übersetzer wird Anfang 2018 geprüft.



Protokoll von Luxemburg: Internationales Register der Sicherungsrechte

Das Protokoll von Luxemburg wurde auf der Diplomatischen Konferenz im Februar 2007 in Luxemburg angenommen. Es beinhaltet ein neues Rechtsregime für die Anerkennung und Ausübung der Sicherungsrechte, insbesondere derjenigen von Gläubigern und Leasinggebern, wenn rollendes Eisenbahnmateriale mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. In diesem Rahmen wird ein Register eingerichtet sowie eine Aufsichtsbehörde für das besagte Register.

Trotz der beiden weiteren Unterzeichner des Protokolls in 2016 (Vereinigtes Königreich im Februar und Mosambik im November) und obwohl auch Frankreich in 2017 unterzeichnet hat, ist das Protokoll von Luxemburg noch nicht in Kraft getreten, weil die nachstehend aufgeführten beiden Bedingungen (vgl. Artikel XXIII des Protokolls) nicht erfüllt sind:

* Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde. Bislang hat Luxemburg das Protokoll ratifiziert und kürzlich ist es auch von der EU genehmigt worden.

* Hinterlegung einer Bescheinigung des Sekretariats der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers beim Depositar (UNIDROIT).

In 2018-2019 wird das Sekretariat der OTIF weiter für das Protokoll werben, indem dieses Thema auf hochrangig besetzten Treffen angesprochen wird, wie bereits beim Besuch der chinesischen Delegation 2016 in Bern geschehen. Auch mit Finanz- und Wirtschaftsinstitutionen wie der OECD wird das Thema in Partnerschaft mit UNIDROIT besprochen werden.

Ein weiteres Ziel des Sekretariats der OTIF für 2018 und 2019 wird sein, den Inhalt der Aufgaben der OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde abschließend zu bestimmen. Hierzu werden die im September 2017 mit dem Vorbereitenden Ausschuss gestarteten Diskussionen weitergeführt, mit dem Ziel, die Texte zur Geschäftsordnung für die Aufsichtsbehörde einerseits und zu den Statuten der Behörde andererseits zu konsolidieren. Diese Texte werden dem Verwaltungsausschuss zur Genehmigung und Unterzeichnung vorgelegt werden.



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

FESTIGUNG DES WIRKUNGSBE- REICHES DER OTIF

Die seit 2015 von der OTIF verfolgte Kommunikationsstrategie ruht auf vier Pfeilern:

- der Kohärenz der Mitteilungen und Veröffentlichungen,
- einem modernen und kohärenten Image,
- der Regelmäßigkeit der Mitteilungen und
- der Messung, Evaluierung und Verbesserung der Kommunikationstools.

Die für die Zukunft geplanten Aktionen werden der Organisation anlässlich ihres 125. Jubiläums in 2018 ein Image von Kontinuität und Innovation verleihen.

Vergrößerung und Festigung der Weiterverbreitungsnetzwerke

Einige der Kommunikationsinstrumente der OTIF wurden in 2016 und 2017 überarbeitet, andere wurden gar neu geschaffen. An erster Stelle ist hier sicher die Website zu nennen, dicht gefolgt von Zeitschrift und neuer Broschüre. Diese Kommunikationshilfen sind nun aktiv und werden über viele Kanäle verbreitet.

In 2018 und 2019 wird die Verbreitung unter den Mitgliedstaaten und Nichtmitgliedstaaten sowie unter allen OTIF-Partnern vorangetrieben werden. Neue Medien, wie die Produktion von Videobotschaften, werden ebenfalls getestet werden.

Gleichzeitig dazu wird auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gestärkt.

Beteiligung der OTIF an der Innovation des Eisenbahnrechts

Ein größeres Bewusstsein für eine Organisation, die bereits in 1893 internationales Eisenbahnrecht geschaffen hat und weiterhin Innovativarbeit leistet, wird hauptsächlich über ihre visuelle Identität geschaffen, welche attraktiv und an zeitgemäße visuelle Kodizes anpassbar sein muss.

Ferner muss ein Gleichgewicht zwischen papierbasierten Kommunikationswerkzeugen und papierloser Kommunikation gefunden werden. Dies setzt eine gut vernetzte Organisation voraus, die über angemessene digitale Hilfsmittel verfügt und gleichzeitig auch Veröffentlichung auf Papier herausbringt, wenn der Inhalt der Veröffentlichung sich dazu anbietet.

Und schließlich wird auch die Website und ihr Inhalt in 2018-2019 weiterentwickelt und verbessert werden.

VORLÄUFIGER ZEITPLAN:

Verstärkung und Regelmäßigkeit der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Q3 2019
Produktion audio-visueller Medien	Q4 2018
Studie zum Projekt der Telearbeit für die Übersetzer	Q2 2018
Verbesserung des Ausbildungsprogramms für unsere Mitgliedstaaten	Q2 2018
Einrichtung von Berufsnetzwerken mit unseren Partnern für die Mitarbeiter der OTIF	Q2 2019

ZIEL 12

Stärkung der Kommunikationsstrategie
und Vergrößerung der
Weiterverbreitungsnetzwerke

QUELLEN

Zahlen 2014

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, Fünfter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts (COM(2016) 780 final) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0780&from=EN>.

Jahresbericht 2016 des CIT

Jahresbericht 2016 der UIP

Gemeinsames ERA/OTIF-Register der ECM, 2017

„Eurasian rail corridors: what opportunities for freight stakeholders“, 2017, Roland Berger für die UIC

Eurostat, 2014

Broschüre der UIP

Fotos

International Transport Forum 2017
Valerio Compagnone
Railway PRO - Investment Summit 2017
<http://primarycolours.co.za>
<http://www.novacomel.com>
<http://owerting.com>
<https://www.are.na>

ABKÜRZUNGEN

ADN

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

ADR

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

APTU

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

ATMF

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Anhang G zum COTIF)

AVV

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen



CCTT Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs	ISO Internationale Organisation für Normung
CEN Europäisches Komitee für Normung	MS Mitgliedstaaten
CENELEC Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung	OSShD Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen
CER Gemeinschaft der Europäischen Bahnen	OTIF Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
CIM Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B zum COTIF)	RA Revisionsausschuss
CIT Internationales Eisenbahntransportkomitee	RID Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C zum COTIF)
CIV Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen	RISC Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit
COTIF Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr	RNE RailNetEurope
CTE Fachausschuss für technische Fragen	SMGS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (OSShD)
CUI Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E zum COTIF)	TSI Technische Spezifikation für die Interoperabilität
ECM Für die Instandhaltung zuständige Stelle	TSI TAF Technische Spezifikation für die Interoperabilität zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr
EIM European Rail Infrastructure Managers	UIC Internationaler Eisenbahnverband
ER Einheitliche Rechtsvorschriften	UIP International Union of Wagon Keepers
ERA Eisenbahnagentur der Europäische Union	UNECE Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen
ETV Einheitliche technische Vorschrift	UNESCAP Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen
EU Europäische Union	UNIDROIT Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts
GS Generalsekretär	UNIFE Verband der europäischen Eisenbahnindustrie
GV Generalversammlung	UNO Organisation der Vereinten Nationen
GCC Golf-Kooperationsrat	WPV Weltpostverein
GOST Technische Normen und Standards der Staaten, entwickelt und verwaltet vom Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie, der nationalen Normungs- organisation Russlands und der Mitglied der Internationalen Organisation für Normung (ISO)	WZO Weltzollorganisation



Herausgeber:
OTIF - Zwischenstaatliche
Organisation für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Konzept, Gestaltung: Sarah
Pujol, Valerio Compagnone

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

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

