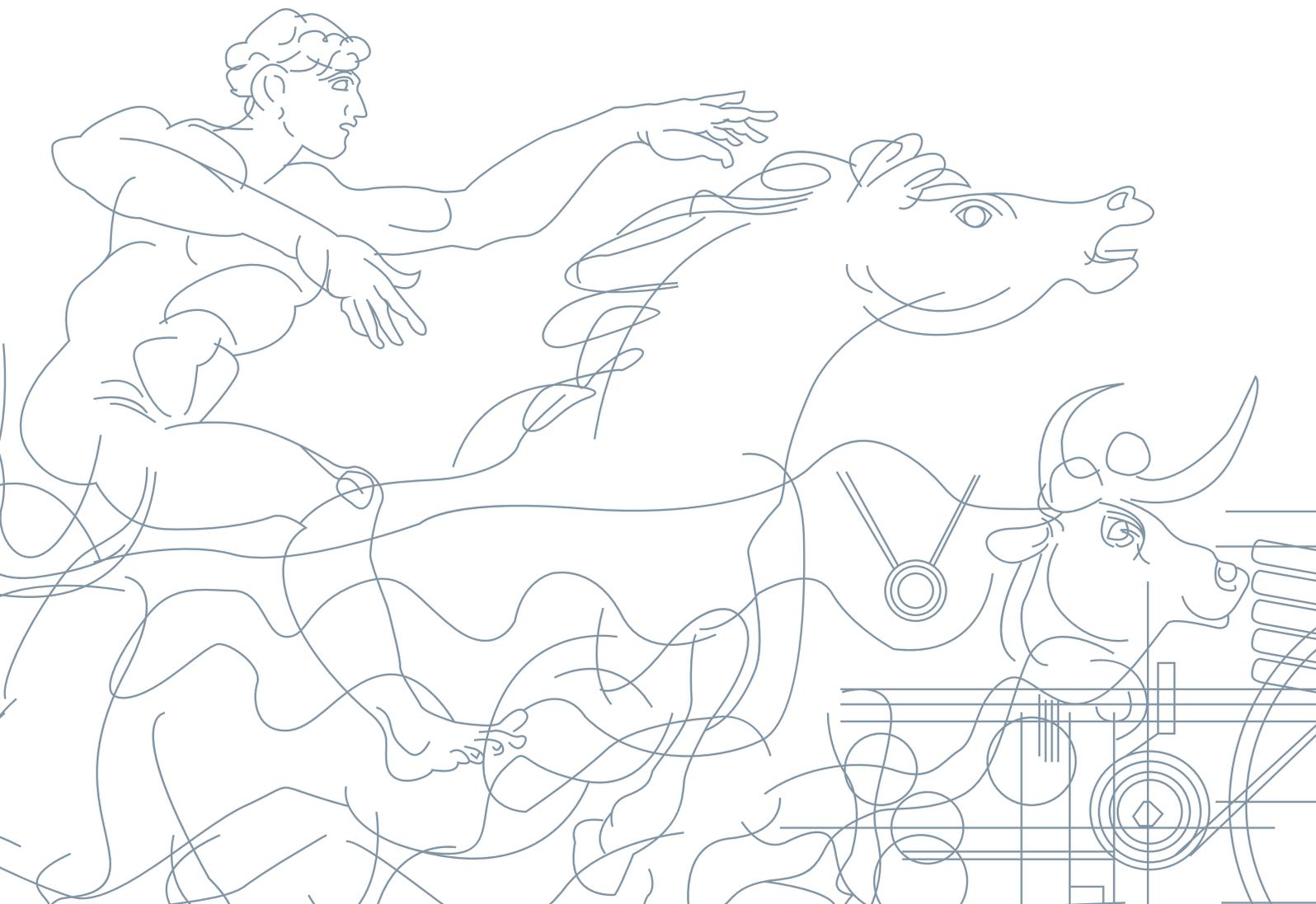




2014

GESCHÄFTSBERICHT





ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN
EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

EINLEITUNG



François Davenne

Mit diesem Bericht wird formell das Reporting eingeführt und die Umsetzung des Arbeitsprogramms 2014-2015 bewertet. Im Geschäftsbericht 2013 war bereits eine Verbindung zu den einige Monate zuvor bei der 121. Tagung des Verwaltungsausschusses im November 2013 angenommenen strategischen Prioritäten der Organisation hergestellt worden. 2014 konnten die Arbeiten der Sektionen des Sekretariates der OTIF und auch unsere Partnerschaften vertieft und weiterentwickelt werden. Auf die einzelnen Komponenten wird nachstehend detailliert eingegangen.

Neben der Tagung des Revisionsausschusses im Juni wurden 2014 auch im Fachausschuss für technische Fragen und im RID-Fachausschuss neue Projekte lanciert. Der Mehrwert, der dem Sektor durch unsere Arbeiten entsteht, wird mehr und mehr anerkannt. Dies kann an der Erneuerung des Dialogs mit wichtigen Staaten, wie dem Iran, abgelesen werden, an der Vertretung der europäischen Industrie durch UNIFE in unseren technischen Arbeitsgruppen oder aber am Interesse des Golf-Kooperationsrates am COTIF.

Ich möchte an dieser Stelle auch die Bemühungen im Bereich des Wissensmanagements innerhalb der Organisation unterstreichen, das allen Experten erhebliche Anstrengungen abverlangt hat. Jenseits ihres anerkannten Zuständigkeitsbereiches, innerhalb dessen die OTIF den Eisenbahnverkehr anhand einfacher und effizienter Mittel erleichtert, hängt ihr Mehrwert auch von ihrer Fähigkeit ab, Ideen zu entwickeln und in einem teilweise sehr abgeschotteten Sektor einen pluridisziplinären Ansatz durchsetzen zu können.

Ich möchte dem gesamten Team hier ganz herzlich danken, ohne das die Umsetzung dieser Prioritäten 2014 nicht möglich gewesen wäre

Nun muss die OTIF über den Kreis der Verkehrsexperten hinaus bekannt gemacht und dafür gesorgt werden, dass man hinter den weit verbreitet verwendeten Instrumenten, wie dem Allgemeinen Verwendungsvertrag, dem Frachtbrief, der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) usw., die OTIF als Urheberin erkennt.

2014 war auch das Jahr der Konsolidierung der neuen Organisationsstruktur und der schrittweisen Einführung der Managementtools, darunter insbesondere die modernen Personalbewertungsverfahren.

Die Konsolidierungsstrategie der OTIF setzt sich aus 15 großen Zielen zusammen, die rund um das 2014 formulierte Motto der OTIF herum angeordnet wurden und auch das Skelett dieses Geschäftsberichts bilden:

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht.

Sie werden feststellen, dass sich die Prioritäten unter Berücksichtigung der aus dem Leitungsseminar im April 2014 in Bern mitgenommenen Elemente marginal weiterentwickelt haben.

François Davenne
Generalsekretär der OTIF

ADN

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern 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 (APTU - Anhang F zum Übereinkommen)

ATMF

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

AVV

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

CER

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften

CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B des COTIF)

CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A zum COTIF)

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CSM

Gemeinsame Sicherheitsmethode

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

CUI

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E des COTIF)

CUV

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D des COTIF)

ECM

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

EDA

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (Schweiz)

ERA

Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)

ETV

Einheitliche technische Vorschriften

ETV GEN-A

Einheitliche technische Vorschriften - Allgemeine Vorschriften - Grundlegende Anforderungen

ETV GEN-C

Einheitliche technische Vorschriften - Allgemeine Vorschriften - Technisches Dossier

ETV LOC&PAS

Einheitliche technische Vorschriften Lokomotiven und Personenwagen

ETV PRM

Einheitliche technische Vorschriften für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

ETV WAG

Einheitliche technische Vorschriften - Güterwagen

EU

Europäische Union

EVU

Eisenbahnverkehrsunternehmen

GCC

Golf Kooperationsrat

GD MOVE

Europäische Kommission - Generaldirektion Verkehr und Mobilität

IVA / AIEP

Internationale Vereinigung der Anschlussgeleise-Benützer

IVT

Internationaler Verband der Tarifeure

NVR

Nationales Einstellungsregister

OEC

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit

OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

PRR (Rail-PRR)

Verordnung (EG) Nr. 1371/207 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C des COTIF)

RISC

Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und Sicherheit der Europäischen Union

SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

TSI

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

TSI OPE

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität - Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

TSI TAF

Technische Spezifikation für die Interoperabilität - Telematikanwendungen für den Güterverkehr

UIC

Internationaler Eisenbahnverband

UIP

Internationale Union der Güterwagenhalter

UNECE

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

UNESCAP

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik

UNIDROIT

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

UNIFE

Verband der europäischen Eisenbahnindustrie

VKM

Fahrzeughalterkennzeichnungen

WG TECH

Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen

DIE STRATEGISCHEN ZIELE

ENTWICKLUNG VON OTIF-RECHT

1. Entwicklung von Arbeitsbeziehungen zur Europäischen Kommission und ERA einerseits und zur OSShD andererseits.
2. Intensivierung des Austauschs mit den Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zur Schaffung einer Wissensgrundlage und Entwicklung von Trainingsmaßnahmen.
3. Regelmäßige Teilnahme von Experten aus unseren Mitgliedstaaten an den Arbeitsgruppen unserer privilegierten Partner (ERA und OSShD) auf der Grundlage der Definition gemeinsamer Standpunkte.
4. Leistung eines zentralen Beitrags an der Ausarbeitung eines einheitlichen Rechts für den Güterverkehr und für die Erleichterung im internationalen Verkehr.
5. Klärung von Haftungsfragen, die sich durch die jüngsten Entwicklungen im europäischen Recht ergeben haben.
6. Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilität.
7. Entwicklung technischer Vorschriften für die sichere Erleichterung der Interoperabilität.
8. Entwicklung von RID-Vorschriften zur Unterstützung der Innovation in der Industrie.
9. Förderung der Sicherheit, insbesondere durch Unfallanalysen.

ERWEITERUNG DES ANWENDUNGSBEREICHES DES COTIF

10. Ausweitung der Anwendung des COTIF 1999 auf alle Staaten der Europäischen Union und Erreichung der Rücknahme aller Vorbehalte gegen die Anwendung.
11. Ausweitung der Anwendung des COTIF in Europa, Asien und Afrika.
12. Entwicklung solider Arbeitsbeziehungen mit der Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP).

DYNAMISIERUNG DES MANAGEMENTS DER OTIF

13. Durchführung eines Audits und Umsetzung der Empfehlungen.
14. Stabilisierung des Haushalts der OTIF.
15. Stärkung der Attraktivität und des Bekanntheitsgrades der OTIF.

INHALTSVERZEICHNIS

01	ENTWICKLUNG DER OTIF	8
	Förderung des COTIF 1999	8
	Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF	9
	Weiterverbreitung	10
02	VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE	11
	25. Tagung des Revisionsausschusses: Die rechtlichen Aspekte	11
	Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen	13
	Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts	14
03	VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT	17
	2014 abgeschlossene Entwicklungen	17
	2014 lancierte Entwicklungen	20
04	GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN	23
	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	23
	RID-Fachausschuss	25
	Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ des RID-Fachausschusses	25
	Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	26
	Zusammenarbeit mit UN-Gremien, UIC und ERA	28
05	PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF	29
	Das CIT – Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen	29
	Rahmen der Zusammenarbeit mit Europäischer Kommission und ERA	29
	Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	30
	Harmonisierung der fahrzeugspezifischen Vorschriften	31
	Das Protokoll von Luxemburg: Ein Register internationaler Sicherungsrechte	32
06	NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF	33
	Umsetzung des 2013 durchgeführten Audits	33
	Stabilisierung des Haushalts der Organisation	34
	Wissensmanagement (Knowledge Management)	35
	Ein neues Personalstatut	36
	Die Kommunikationsstrategie 2014	37
	Einrichtung eines internen Kontrollsystems	38

1 ENTWICKLUNG DER OTIF

Förderung des COTIF 1999

2014 konnten dank der Anstrengungen unserer Mitgliedstaaten bedeutende Fortschritte erzielt werden. Diese haben die teils komplexen – aber notwendigen – Schritte für die Ratifizierung des COTIF vorgenommen.

Dies gilt u. a. für Italien, das äußert effizient die für die Ratifizierung nötigen Texte vorbereitet hat. Am 20. Oktober 2014 wurde ein Gesetz verabschiedet und Ende 2014 im Amtsblatt veröffentlicht. Die Ratifikationsurkunde wird am 5. Februar 2015 beim Depositär hinterlegt.

In Schweden wurde das nationale Ratifikationsverfahren für das COTIF 1999 2014 durch die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes im Justizministerium vorangetrieben.

Darüber hinaus hat sich auch die Anzahl der Staaten mit noch nicht zurückgezogenen Erklärungen über die Nichtanwendung weiter verringert.

2014 haben Spanien und Norwegen die Gesamtheit ihrer Erklärungen mit sofortiger Wirkung zum 16. April 2014 respektive zum 18. Juni 2014 zurückgenommen. Auch Frankreich hat seine Erklärungen

über die Nichtanwendung der Anhänge F und E mit Wirkung zum 3. Februar bzw. zum 4. März 2014 zurückgenommen. Seine Erklärung zu Anhang G hat es am 11. November 2014 mit Wirkung zum 1. Juli 2015, dem Inkrafttretensdatum der vom Revisionsausschuss im Juni 2014 verabschiedeten Neufassung, ebenfalls zurückgenommen.

Die tschechische Republik bereitet ebenfalls die Rücknahme ihrer Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF über die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G vor. Die nationalen Verfahren laufen. Der Gesetzesentwurf hat die Stadien der Konsultation in den betroffenen Ministerien und der internen Vorbereitung bereits durchlaufen und wartet nun auf die Behandlung durch die Regierung. Danach muss er vom Parlament noch verabschiedet und vom Präsidenten unterzeichnet werden. Dasselbe gilt für die Slowakei.

Das Vereinigte Königreich ist ebenfalls im Begriff, seine Vorbehalte zurückzunehmen, und hat mit der Europäischen Kommission diesbezüglich bereits Kontakt aufgenommen.

Ziel Nr. 10

Ausweitung der Anwendung des COTIF 1999 auf alle Staaten der Europäischen Union und Erreichung der Rücknahme aller Vorbehalte gegen die Anwendung.



Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF

Ziel Nr. 11

Über das gesamte Jahr 2014 hinweg stand die OTIF in regelmäßigem Kontakt mit Aserbaidschan. Aserbaidschan hat bereits die nationalen Verfahren für den Beitritt zum COTIF eingeleitet. Das Verkehrsministerium, die für den Beitritt hauptverantwortliche Behörde, hat mit Unterstützung der Sektion Recht bereits verschiedene rechtliche Fragen geklärt, darunter insbesondere den Geltungsbereich der Anhänge A, B und C.

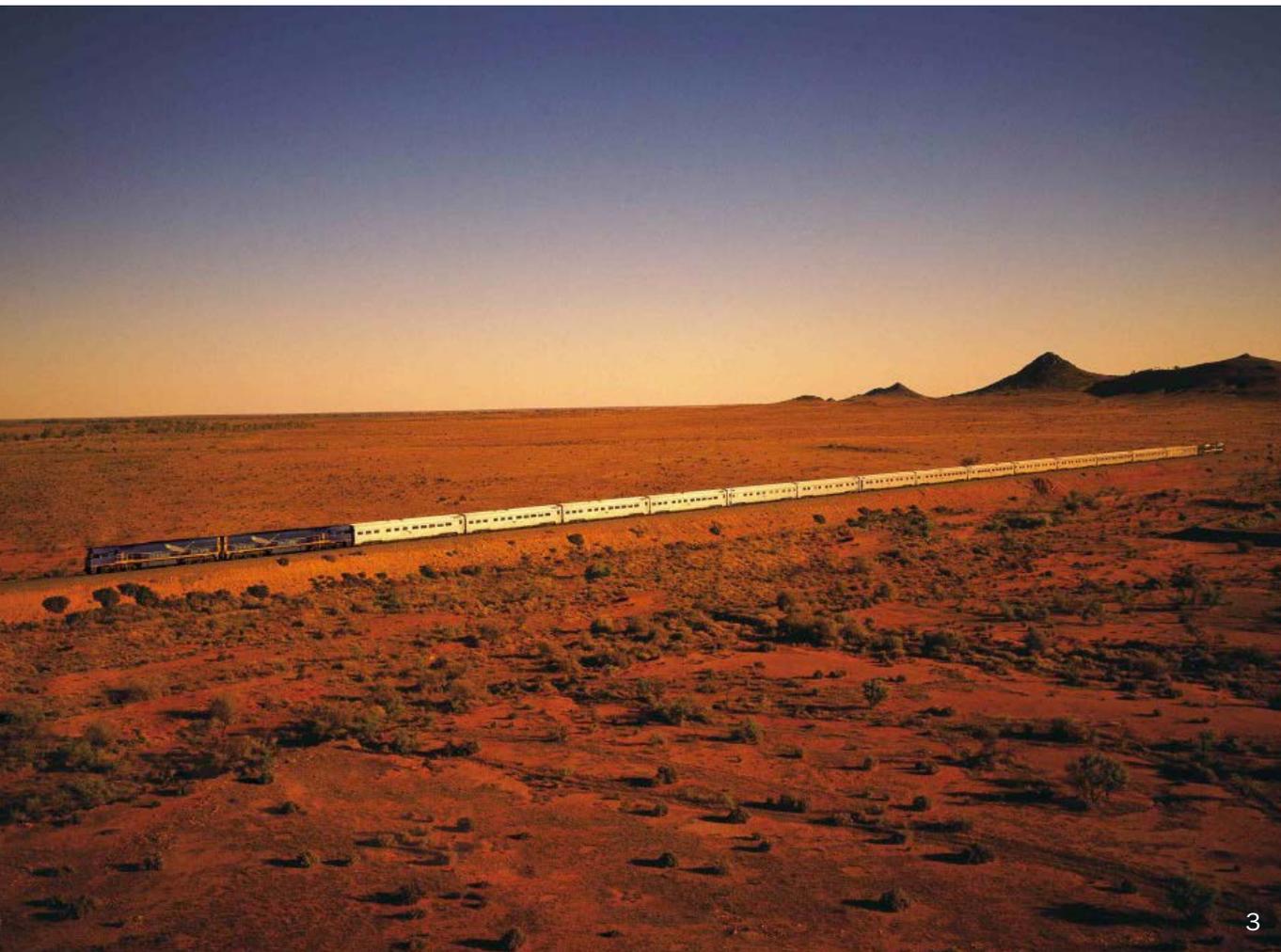
Anlässlich der internationalen Konferenz von Baku am 16. Oktober 2014 hat die OTIF diese Frage erneut zur Sprache gebracht, da der Beitritt Aserbaidschans zum COTIF im Rahmen des Projektes „Baku-Tiflis-Kars“ ein wichtiges Thema ist. Dieses Projekt wurde 2007 lanciert, infolge eines trilateralen Abkommens zwischen den Regierungen der Türkei, Georgiens und Aserbaidschans. Es zielt auf den Bau einer neuen Linie ab, mit der nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Aserbaidschan, Georgien und der Türkei geschaffen, sondern über die auch die Beförderung von Gütern nach Europa einerseits und über das kaspische Meer bis nach Zentralasien andererseits ermöglicht werden soll.

Die Beziehungen der OTIF zum

Golf-Kooperationsrat (GCC), einer zwischenstaatlichen Organisation aus den sechs Staaten Saudi-Arabien, Bahrain, Vereinigte Arabische Emirate, Kuwait, Oman und Katar, verbessern sich fortlaufend. Zwischen dem Lenkunsausschuss des GCC, vertreten durch den stellvertretenden Generalsekretär, Herrn Al-Shibli, und der OTIF, vertreten durch ihren Generalsekretär, wurde am 19. März 2014 ein *Memorandum of Understanding* (MoU) unterzeichnet, auf dessen Grundzüge man sich bereits im zweiten Halbjahr 2013 geeinigt hatte. Dieses MoU legt den Fahrplan für einen Beitritt der GCC-Staaten zum COTIF fest. Bevor der Beitrittsprozess Fahrt aufnehmen kann, bleibt noch zu entscheiden, welche Anhänge die Golfstaaten anwenden möchten.

OTIF und CIT haben für den GCC in vereinten Kräften präzise Kommentare über die Leitlinien für den Bau des zukünftigen Eisenbahnnetzes seiner Mitgliedstaaten formuliert. 2015 wird gemeinsam mit der UIC und dem CIT ein Seminar über die Vorteile einer koordinierten Beitrittsstrategie organisiert werden.

Ausweitung der Anwendung des COTIF in Europa, Asien und Afrika.



3

Weiterverbreitung

2014 konnte der Austausch zwischen dem Sekretariat der OTIF und den OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, intensiviert werden. Die Beziehungen zu den Staaten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEC), wie Iran, Türkei, Pakistan oder Afghanistan, wurden verstärkt. Gleiches gilt auch für Marokko.

Vom 5. bis 7. März 2014 hat der Generalsekretär anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des nationalen Eisenbahnbüros Marokkos (*Office national des chemins de fer du Maroc – ONCF*), Marokko die Expertise der OTIF im Bereich Eisenbahnverkehr und Interoperabilität angeboten und darauf hingewiesen, dass im Rahmen des COTIF für Marokko und – längerfristig für ganz Nordafrika – „euro-kompatible“ Wagen hergestellt werden können.

Ebenfalls ganz im Sinne dieses Weiterverbreitungsgedankens des

COTIF haben Mitglieder des Sekretariates der OTIF gemeinsam mit der UIC, der OEC und der iranischen Eisenbahn (RAI) an einer am 11. und 12. November 2014 in Teheran organisierten Konferenz über die Anwendung des COTIF mitgewirkt.

Auf dieser Konferenz wurde die Rolle des COTIF bei der rechtlichen Harmonisierung und dessen Brückenfunktion zwischen den Märkten des Nahen Ostens und Europa unterstrichen. In einer von starken Ambitionen im Bereich des Eisenbahnverkehrs geprägten Region, die bereits Projekte wie den Marmaray-Tunnel unter dem Bosphorus haben entstehen lassen, ist die Islamische Republik Iran innerhalb der OEC ein Schlüsselakteur. Zum Abschluss der Konferenz haben die Teilnehmer eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet, mit der die Arbeiten der OTIF zeitlich und örtlich konkretisiert wurden.

Ziel Nr. 2

Intensivierung des Austauschs mit den Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zur Schaffung einer Wissensgrundlage und Entwicklung von Trainingsmaßnahmen.

2 VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

25. Tagung des Revisionsausschusses: Die rechtlichen Aspekte

Neben insgesamt 23 Mitgliedstaaten der OTIF und der Europäischen Kommission, die die Europäische Union bei allen in deren Zuständigkeit liegenden Themen vertreten hat, nahmen an der 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25. und 26. Juni 2014) auch die Nichtregierungsorganisationen CER, CIT, ITV, UIC, IVA und UIP teil. Im Folgenden wird auf die bei dieser Tagung behandelten rechtlichen Aspekte eingegangen; die für die Organisation entscheidende Revision der technischen Anhänge wird in Teil 3 erläutert.

In Bezug auf die Arbeitsmethodik hat der Generalsekretär dem Revisionsausschuss die Einrichtung juristischer Arbeitsgruppen vorgeschlagen. Dabei kommt es darauf an, die einzelnen Anhänge des COTIF in Übereinstimmung mit den Entwicklungen des Unionsrechts zu bringen. Hierzu bietet sich die Einrichtung juristischer Arbeitsgruppen an, die weniger strikten formalen Anforderungen genügen müssen als die Arbeitsgruppen des Revisionsausschusses. Das Sekretariat kann nun aus eigener Initiative Arbeitsgruppen einrichten und mit Zustimmung der Mitglieder die für eine effiziente Arbeit angemessenen Arbeitsbedingungen der Gruppen festlegen.

Änderungen am COTIF

Mit Blick auf die Umsetzung verschiedener Empfehlung der Rechnungsprüfer aus dem Jahre 2012 hat das Sekretariat die Änderung von Artikel 27 COTIF vorgeschlagen, so dass dieser Artikel nur noch grundlegende Elemente zur Rechnungsprüfung enthält und die Detailfragen und genauen Aufgaben der Rechnungsprüfer der Finanz- und Buchführungsordnung der Organisation überlässt. Diese Änderung wurde angenommen.

Auch die Änderung in Artikel 25 sei hier erwähnt. Das Sekretariat hat vorgeschlagen, die Rechtsgrundlage für die Erstellung von Voranschlag, Rechnungsabschluss und Geschäftsbericht an den bereits angewendeten jährlichen Rhythmus anzupassen. Alle Änderungen wurden vom Revisionsausschuss genehmigt und werden nun der 12. Generalversammlung im September 2015 zur endgültigen Verabschiedung vorgelegt.

CIM

Die Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anhang B zum Übereinkommen, mit der ein neuer Artikel 6a zur Priorisierung des elektronischen Frachtbriefs eingeführt werden sollte, konnte leider nicht durchgesetzt werden, da die Europäische Union die Befürchtung hatte, dass diese Bestimmung, mit deren Inhalt sie im Übrigen prinzipiell einverstanden war, zu Konflikten mit dem derzeitigen Zollkodex der EU führen könnte. Dieser soll bis 2017 geändert werden, um den elektronischen Beförderungsdokumenten mehr Platz einzuräumen.

Der Revisionsausschuss hat daher beschlossen, alle Änderungen der CIM zu verschieben und eine Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses einzurichten und in Zusammenarbeit mit der EU mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zu beauftragen.

Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe hat am 9. Dezember 2014 in Bern stattgefunden.



Carlos Del Olmo
Leiter der Sektion Recht

Ziel Nr. 5

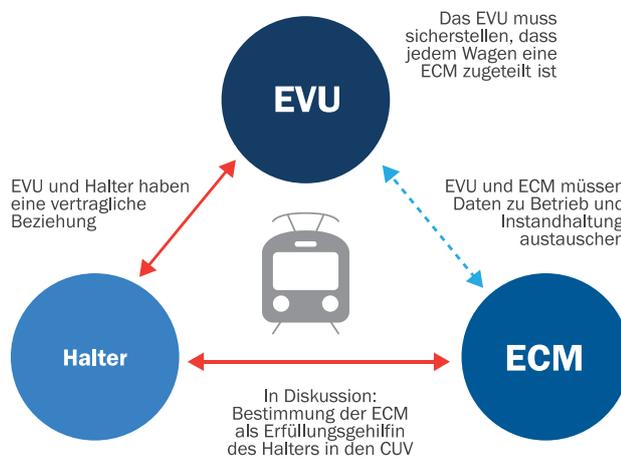
Klärung der durch die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts geschaffenen offenen Haftungsfragen.

CUV

Der Revisionsausschuss hat die Änderung von Artikel 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) genehmigt. Durch diese Textänderung wird eine neue Begriffsbestimmung für „Halter“ eingeführt, die soweit wie möglich an den in die ATMF übernommenen Wortlaut der Richtlinie 2008/110/EG angepasst ist und gleichzeitig die der CUV eigenen Besonderheiten wahrt.

Ebenfalls angenommen wurde eine Änderung in Artikel 9, mit der die für die Instandhaltung zuständige Stelle als Person definiert wird, derer sich der Halter für die Einhaltung des Vertrages bedient. Diese wichtige Änderung wird der 12. Generalversammlung zur endgültigen Annahme unterbreitet.

Wie im nachfolgenden Schema verdeutlicht, besteht die Besonderheit der Verwendung von Wagen im Güterverkehr darin, dass der Halter (der ein Eisenbahnunternehmen oder das Tochterunternehmen eines solchen sein kann) den Betrieb seiner Güterwagen an ein Eisenbahnunternehmen überträgt. Die besondere Haftung des Halters in Bezug auf die Instandhaltung muss daher aus dem OTIF-Recht klar hervorgehen, da der Halter für die direkte Beziehung zur ECM zuständig ist. Er kann die ECM-Funktion entweder selbst wahrnehmen oder an eine andere ECM abgeben.



Die systematisierten Beziehungen zwischen Halter und ECM

Die bedeutendste Neuerung der Revision besteht in einem neuen Paragraphen 3 in Artikel 9, der sicherstellt dass:

- a) in Absatz 1 der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich in Anlehnung an § 2 des Artikels 9 zum Infrastrukturbetreiber einer ECM bedient;
- b) in Absatz 2 der Verwendungsvertrag den gemäß Artikel 15 § 3 der ER ATMF und Artikel 5 der ATMF Anlage A vorgeschriebenen Informationsaustausch regelt. Es ist in der Tat entscheidend, dass die CUV eine klare Rollen- und Pflichtenverteilung der einzelnen Akteure untereinander festlegt, sei es im Rahmen bilateraler Verträge oder im Rahmen multilateraler Verträge wie dem AVV für Güterwagen.

CUI

Im Bereich der CUI hat der Revisionsausschuss die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs unterstützt, die in Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee Änderungsvorschläge für die CUI ausarbeiten soll. Aktuell ist der Anwendungsbereich der CUI relativ schwammig und wird unterschiedlich ausgelegt. Dies wirkt sich negativ auf die Anwendung der CUI und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem die Infrastrukturbetreiber, aus.

Eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe CUI hat am 10. Dezember 2014 in Bern stattgefunden. Bei dieser Sitzung wurde ein Fahrplan für die Anpassung des Anwendungsbereiches der CUI erstellt, mit dem dieser besser an die Realität angepasst werden soll.



Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen

Ebenfalls auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses haben die Mitgliedstaaten der OTIF die Absicht des Generalsekretärs, die Lesbarkeit der Erläuternden Bemerkungen bei gleichbleibender Rechtslage zu verbessern und eine konsolidierte Fassung zu erstellen, unterstützt. Dabei sollte insbesondere:

- der aktuelle Wortlaut des COTIF und seiner Anhänge aktualisiert, redaktionell überarbeitet und angepasst werden;
- durch Aufnahme der vom Revisionsausschuss bereits angenommenen Erläuterungsdokumente eine konsolidierte Fassung der Erläuternden Bemerkungen erstellt werden;
- dem Revisionsausschuss diese überarbeitete Fassung der Erläuternden Bemerkungen im schriftlichen Verfahren vorgelegt werden, so dass dieses Dokument bei der 12. Generalversammlung behandelt werden kann.

Die Sektion Recht hat sich im Rahmen dieser wichtigen Aufgabe aktiv darum bemüht, die seit 1999 auf rechtlicher Ebene stattgefundenen Entwicklungen zu berücksichtigen. Das dritte Quartal 2014 stand ganz im Zeichen dieser Arbeiten.

Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts

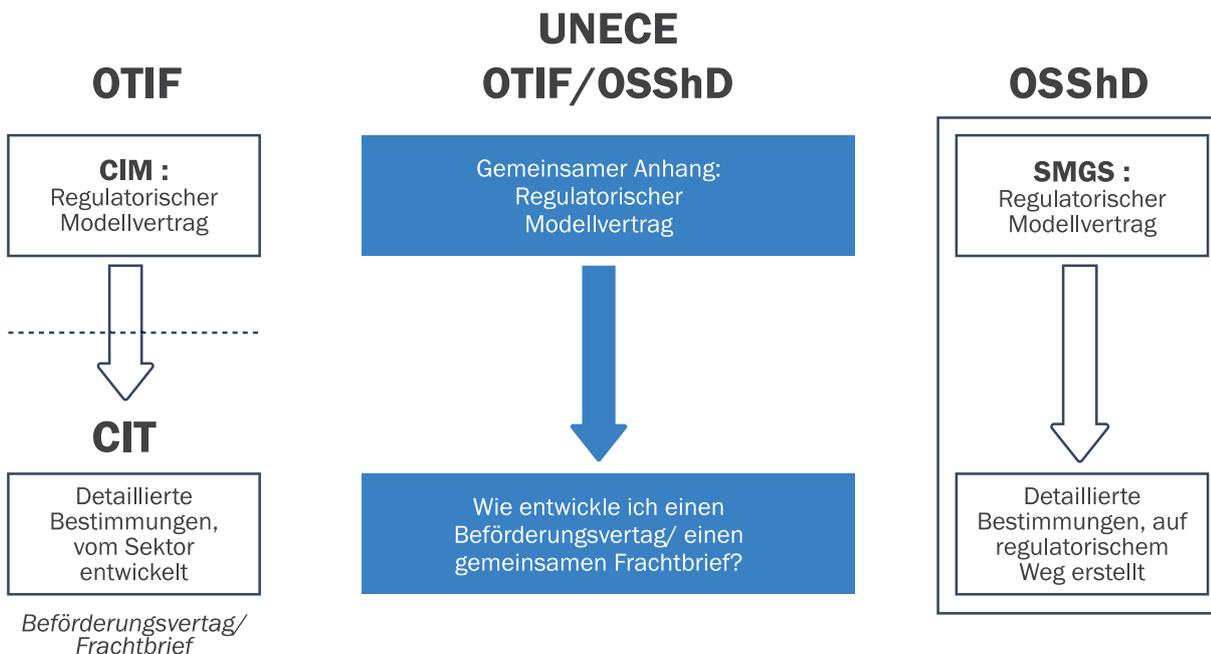
Ziel Nr. 4

Vertrag über die Beförderung von Gütern

Die Unterzeichnung durch 37 Staaten der UNECE der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien und über die hierzu unternommenen Aktivitäten am 26. Februar 2013 hat dem Projekt eines „einheitlichen eurasischen Eisenbahnrechts“ einen neuen Elan verliehen. Im Einklang mit dieser Erklärung und zur Vereinfachung der Arbeiten an der Vereinheitlichung des eurasischen Güterverkehrsrechts hat die OTIF 2013 der von der UNECE unter russischem Vorsitz geschaffenen Expertengruppe ihre Analyse und ihren Vorschlag für einen angemessenen Rechtsrahmen zukommen lassen.

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechts empfahl und verteidigte das Sekretariat der OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen der CIM und dem SMGS mit einem gemeinsamen Frachtbrief und gemeinsamen Haftungsregelungen, welches entweder auf stark befahrenen Korridoren oder ganz einfach infolge eines Beschlusses der Parteien eines Beförderungsvertrages angewendet werden könnte, sobald die Güterbeförderung den Anwendungsbereich der CIM oder des SMGS berührt.

Leistung eines zentralen Beitrags an der Ausarbeitung eines einheitlichen Rechts für den Güterverkehr und für die Erleichterung im internationalen Verkehr.



Die Expertengruppe ist 2014 viermal zusammengekommen. Um die Arbeiten der Expertengruppe zu erleichtern, hat das Sekretariat der OTIF ihr im Januar 2014 einen Vorschlag für ein einheitliches eurasisches Recht für den Eisenbahngüterverkehr übermittelt. Des Weiteren hat es regelmäßig schriftlich oder mündlich in den Sitzungen Stellung zu den relevanten juristischen Bestimmungen und zur Festlegung eines angemessenen Verwaltungssystems dieses neuen Rechtsinstrumentes für den Eisenbahnverkehr bezogen.

Da die Expertengruppe ihre Arbeiten 2014 noch nicht abschließen konnte, hat der Binnenverkehrsausschuss der UNECE beschlossen, ihr Mandat um ein Jahr zu verlängern. Die Arbeiten an dem neuen Rechtsinstrument werden 2015 somit fortgesetzt und das Sekretariat der OTIF wird in Abstimmung mit der Europäischen Kommission, dem CIT und der UIC auch weiterhin sein Fachwissen einbringen.



5

Beförderung von Personen: Koordination mit EU und OSShD

Die Sektion Recht der OTIF hat in Fragen betreffend die Beförderungen im Anwendungsbereich der CIV und im Anwendungsbereich des von der OSShD geregelten SMPS eine Expertenfunktion wahrgenommen.

Da die Mitgliedstaaten der EU auch die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) anwenden, hat sich das Sekretariat der OTIF gemeinsam mit den Vertretern der Europäischen Kommission (GD MOVE) an einer vom CIT durchgeführten Analyse zu den CIV, der PRR und dem SMPS beteiligt. Diese Arbeiten wurden 2014 mit der Herausgabe eines Leitfadens zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR-SMPS abgeschlossen. Die OTIF hat dafür gesorgt, dass der Leitfaden in ihren drei Arbeitssprachen, Deutsch, Englisch und Französisch, zur Verfügung steht. Zusätzlich zur Druckversion wurde der Leitfaden auch auf der Website des CIT veröffentlicht. Diese elektronische Fassung ist besonders wegen ihrer sehr nützlichen interaktiven Karte mit den Ost-West-Verbindungen interessant. Auf diese Karte kann auch von der Website der OTIF aus zugegriffen werden. Der Leitfaden richtet sich an alle an im Ost-West-Verkehr verkehrenden Reisezügen interessierten Personen, egal ob Reisende oder Beförderer.

Die CIV wurden im Übrigen von der Europäischen Union in einen Anhang der PRR-Verordnung übernommen. 2014 fanden zwei Zusammentreffen der OTIF mit der Europäischen Kommission (GD MOVE) statt, um eine vorbereitende Analyse der rechtlichen Natur verschiedener Bestimmungen in der PRR einerseits und in der CIV andererseits durchzuführen.

Es wurde beschlossen, zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Änderung der CIV vorzusehen, da die Vorschriften für die Akteure zufriedenstellend seien. 2015 oder später könnte eine mit den Entwicklungen der PRR koordinierte Revision der CIV stattfinden, um so eine voneinander unabhängige Revision der beiden Rechtstexte zu vermeiden. Die PRR umfasst zweierlei Arten von Vorschriften: einerseits Bestimmungen des öffentlichen Rechts und andererseits Bestimmungen des Privatrechts (Zivilrechts) in Bezug auf den Vertrag über die Beförderung von Personen. Die Bestimmungen der PRR betreffend die vertraglichen Aspekte gehen weiter als die der CIV. Aus diesem Grund hat der Generalsekretär bereits 2013 eine Diskussion mit der GD MOVE über die Rollenverteilung der beiden Rechtstexten angestoßen. Eine klare Regelung wäre der Anwendung und Entwicklung der beiden Rechtsregime sicher förderlich.

Ziel Nr. 1

Entwicklung von Arbeitsbeziehungen zur Europäischen Kommission und ERA einerseits und zur OSShD andererseits.



6

Erleichterung im Eisenbahnverkehr: Erste Ergebnisse der Studie

Seit April 2014 hat das Sekretariat der OTIF mit Hilfe einer Junioexpertin eine Studie zur Erleichterung im Eisenbahnverkehr am Beispiel von zwei Güterverkehrskorridoren zwischen Europa und Asien durchgeführt: der erste über Russland und China, der zweite durch Mitgliedstaaten der OTIF, wie die Türkei, dem Iran und Pakistan.

Mit dieser Studie sollten auf diesen beiden Korridoren die Hindernisse des Eisenbahnverkehrs festgestellt und Lösungen vorgeschlagen werden, mit denen die Mitgliedstaaten der OTIF diese Hindernisse im internationalen Verkehr beseitigen können. In der Studie wurde auch die Frage behandelt, ob der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr der OTIF reaktiviert werden sollte oder ob lediglich die Arbeiten an den bestehenden Anhängen intensiviert werden müssen.

Die Ergebnisse und Empfehlungen dieser umfassenden Studie werden zum Ende des ersten Quartals 2015 vorgestellt und später veröffentlicht werden.

Ziel Nr. 2

Intensivierung des Austauschs mit den Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zur Schaffung einer Wissensgrundlage und Entwicklung von Trainingsmaßnahmen.

3 VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT

Das Jahr 2014 stellte für die Sektion Technik in vielerlei Hinsicht einen Meilenstein dar. Das bedeutendste Ereignis war wohl die komplette Revision der ATMF, die von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet und bei der 25. Tagung des Revisionsausschusses angenommen wurde. Mit den überarbeiteten ATMF kann der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) in Zukunft die zusätzlichen technischen Vorschriften entwickeln, die für die Interoperabilität im internationalen Eisenbahnverkehr, insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Betrieb, nötig sind. Ein weiterer wichtiger Meilenstein war die Annahme des Paketes an neuen Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) zu Lokomotiven und Personenwagen. Diese Vorschriften decken gemeinsam mit den bereits für Güterwagen geltenden Vorschriften nun (nahezu) alle Fahrzeugtypen ab.



Bas Leermakers
Leiter der
Sektion Technik

Die Sektion Technik hat ihre enge Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur und der Europäischen Kommission fortgesetzt. Die gemeinsamen Register für Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM) und für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), die gemäß dem Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nun auf der Website der ERA verwaltet werden (mit Links auf der OTIF-Website), sind greifbare Resultate dieser Kooperation. Darüber hinaus hat die Sektion Technik die Entwicklungen in den Arbeitsgruppen der ERA aus nächster Nähe verfolgt, und zwar besonders dann, wenn es für die betreffenden EU-Vorschriften entsprechende COTIF-Vorschriften gibt.

Personaltechnisch durfte die Sektion Technik Frau Margarethe Koschmider aus Deutschland als neue Mitarbeiterin willkommen heißen. Sie ist die Nachfolge von Herrn Peter Sorger angetreten, der nach einer langen und erfolgreichen Eisenbahnerkarriere in den Ruhestand verabschiedet wurde. Die Sektion Technik besteht weiterhin aus drei Teammitgliedern, die 2014 um den Juniorexperten Jan Hampf verstärkt wurden, der eine Studie zur TSI TAF und ihren möglichen Auswirkungen auf die OTIF durchgeführt hat. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Studie ist in diesen Bericht integriert.

2014 abgeschlossene Entwicklungen

Ziel Nr. 7

Revisionsausschuss: Revision der ATMF

Der 25. Revisionsausschuss hat einer umfassenden Revision der ATMF zugestimmt. Diese basierte auf dem Ergebnis zweier spezifischer Arbeitsgruppen, der 2012 eingerichteten Sicherheitsuntergruppe und der 2013 eingerichteten ATMF-Untergruppe.

Die überarbeiteten ATMF treten am 1.7.2015 in Kraft. Sie beinhalten einen neuen Artikel 15a, welcher die grundlegenden Pflichten der verschiedenen an der Nutzung der Fahrzeuge und am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Akteure festlegt.

An den Änderungen in Artikel 15 wird deutlich, dass es die Pflicht des Halters ist, jedem Fahrzeug eine ECM zuzuteilen.

Mit dem neuen Artikel 15a dringt das COTIF tiefer in die betrieblichen Aspekte ein und ebnet den Weg für einen effektiven und sicheren Fahrzeugaustausch im internationalen Eisenbahnverkehr. Gleichzeitig wird eine akkuratere Überwachung der Umsetzung in den Mitgliedstaaten erfolgen.

Entwicklung technischer Vorschriften für die sichere Erleichterung der Interoperabilität.

Neue und geänderte ETV - Einheitliche Technische Vorschriften

Die angenommenen Texte sind das Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit zwischen den Vertragsstaaten der OTIF, der Europäischen Eisenbahnagentur, der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF. Den Technikexperten ist es gelungen, ihre Arbeit mit den Entwicklungen der Fahrzeugvorschriften in der EU zu koordinieren, so dass die ETV LOC&PAS und die ETV PRM gleichzeitig mit den entsprechenden TSI am 1. Januar 2015 in Kraft getreten sind.

Die **ETV LOC&PAS** wurden in Übereinstimmung mit einem Beschluss des CTE 6 im Juni 2013 entworfen, mit dem die WG TECH beauftragt worden war, einen Entwurf für die ETV LOC&PAS auszuarbeiten. Die ETV entsprechen der letzten Fassung der TSI LOC&PAS der EU. Die ETV sind äquivalent zu den TSI und beinhalten zusätzlich folgende Elemente:

- Anlage K mit Bestimmungen zur Zugbildung und korrekten Verwendung von Fahrzeugen entsprechend den Bestimmungen der TSI OPE und
- die Sonderfälle der Schweiz und Norwegens sowie besondere Umweltbedingungen für die Schweiz.

Die ETV LOC&PAS: Ein wahrer Meilenstein

Zum ersten Mal sind alle Anforderungen für Personenfahrzeuge inkl. Wagengruppen sowie Lokomotiven an einem Ort versammelt. Die ETV gelten für neue Fahrzeuge; bestehende Fahrzeuge sind nur im Falle von Erneuerungen und Umrüstungen betroffen.

Dies bedeutet, dass nun internationale Vorschriften zur Verfügung stehen, mit denen die Mitgliedstaaten nicht nur Güter- und Personenwagen, sondern auch neue Lokomotiven und neue Wagengruppen international betreiben können. Wenn also eine Lokomotive oder Wagengruppe zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll, so muss ihre Übereinstimmung mit dem nationalen System für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung der Staaten, in denen sie betrieben werden soll, überprüft werden.

Die **ETV PRM** legen die Zugänglichkeitskriterien für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität fest. Mit Inkrafttreten der ETV PRM gibt es nun eine harmonisierte Definition der Anforderungen betreffend die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität in neuen Fahrzeugen. So beinhalten die ETV PRM beispielsweise die Anforderungen für die Zugänglichkeit von Rollstühlen zu Toiletten, einfach zu bedienende Türbetätigungssysteme, Behindertensitze usw.

Die ETV sind äquivalent zu der am 1. Januar 2015 in Kraft getretenen TSI PRM und beinhalten zudem die notwendigen Anpassungen, wie beispielsweise die freiwillige Anwendung der in den ETV PRM enthaltenen Anforderungen an die Infrastruktur, insbesondere diejenigen betreffend Bahnsteige und Bahnhöfe durch die OTIF-Mitgliedstaaten die nicht Mitglied der EU sind.

Die **ETV KENNZEICHNUNG** legen die Mindestanforderungen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen zur Identifizierung der Fahrzeuge und Halter fest. Die ETV beinhalten Vorschriften, die zuvor in Anhang PP der ETV WAG festgelegt waren. Da die Kennzeichnungsbestimmungen nicht nur für Güterwagen, sondern für alle Fahrzeugarten gelten, wurden separate ETV KENNZEICHNUNG beschlossen. Der Inhalt der ETV ist äquivalent zum Inhalt von Anhang 6 der NVR-Spezifikationen der EU, zu Anhang P der TSI OPE und zu den auf der Website der ERA veröffentlichten Kodierungstabellen.

Diese ETV beinhalten die obligatorischen Kennzeichnungsanforderungen für alle Fahrzeugtypen. Diese ETV gelten nicht nur für neue, sondern auch für bestehende Fahrzeuge. Die Anforderungen entsprechen den zuvor durch die UIC-Merkblätter geltenden Anforderungen, so dass kein Änderungsbedarf der Kennzeichnungen auf bestehenden Fahrzeugen entstehen sollte.

Die **NVR-Spezifikationen** wurden in Zusammenhang mit den neuen ETV KENNZEICHNUNG mit geringfügigen redaktionellen Änderungen ebenfalls aktualisiert.

Die NVR-Spezifikationen legen auch weiterhin eine Reihe verbindlicher Anforderungen für die OTIF-Vertragsstaaten fest, nach denen diese ihre nationalen Fahrzeugregister in einer harmonisierten Weise umsetzen und mit einer zentralen Suchmaschine verlinken, so dass alle verlinkten Staaten gegenseitig ihre jeweiligen Fahrzeugregister durchsuchen können. Im NVR sind für jedes registrierte Fahrzeug Besitzer, Halter, für die Instandhaltung zuständige Stelle usw. angegeben.

Die **ETV GEN-A** zu den grundlegenden Anforderungen wurden 2014 geändert. Die angenommenen Änderungen entsprechen den Änderungen an Anlage III der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2013/9/EU. Die Hauptänderungen sind:

- Die Einführung der neuen grundlegenden Anforderung: „Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität“ und
- Die Änderungen in Zusammenhang mit der grundlegenden Anforderung „Lärm“ in Abschnitt 1.4.4.

Die **ETV GEN-C** zu den Anforderungen an das Technische Dossier wurden ebenfalls 2014 geändert. Die angenommenen Änderungen entsprechen den Änderungen an Anlage VI Teil 4 der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2011/18/EU; sie betreffen hauptsächlich redaktionelle Verbesserungen und Aktualisierungen von Verweisen.

Die **ETV WAG** wurden infolge der neuen ETV KENNZEICHNUNG aktualisiert. Anhang PP, in dem die Kennzeichnungsbestimmungen für Güterwagen enthalten waren, wurde gelöscht und die alten Verweise auf Anhang PP aktualisiert in Verweise auf die neuen ETV KENNZEICHNUNG. Zudem wurde auch der Verweis in Anhang G zur aktuellsten Liste der genehmigten Verbundstoff-Bremsklötze aktualisiert. Schließlich wurde zur korrekten Wiedergabe der TSI OPE der EU noch eine geringfügige Änderung in Anhang I vorgenommen.

Leitfäden für die ETV

Nach der Genehmigung durch die WG TECH hat das Sekretariat die Handbücher zur Anwendung der neuen ETV LOC&PAS und der bestehenden ETV NOI auf ihrer Website veröffentlicht. Da die ETV und TSI absolut äquivalent sind, hat sich die OTIF für ihre Handbücher auf die Leitfäden zur Anwendung der TSI gestützt. Mit Zustimmung der ERA hat die OTIF den Inhalt der ERA-Dokumente übernommen und ihre OTIF-eigenen Leitfäden in blauen Rechtecken eingefügt, ohne die diese Dokumente exakte Entsprechungen der ERA-Leitfäden darstellen. Die blauen Rechtecke weisen auf die ETV-spezifischen Anwendungsaspekte im Vergleich zur Anwendung der TSI in der EU hin. Alle Leitfäden und erläuternden Dokumente sind auf der Website der OTIF unter „Technik > Erläuternde Dokumente“ verfügbar.

Auch der Leitfaden für die neuen ETV PRM wurde bereits entworfen, konnte 2014 jedoch noch nicht fertiggestellt werden. Dies ist eine wichtige Entwicklung, mit der anhand der Verbreitung der Leitfäden die Übereinstimmung sichergestellt wird.

Konsultation zu ERA-Dokumenten

Die Europäische Eisenbahagentur hat die OTIF-Mitgliedstaaten die nicht Mitglied der EU sind, um ihre Meinung zu einem Änderungsentwurf für die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gebeten, bevor sie ihn der Europäischen Kommission zur formellen Annahme vorgelegt hat.

Diese Konsultation war vor allem auch deswegen so wichtig, weil die überarbeitete Fassung der CSM-Verordnung vermutlich als Grundlage für die Überarbeitung der am 1. Januar 2014 in Kraft getretenen ETV GEN-G der OTIF (Dokument A 94-01G/1.2012 v.03) dienen wird, die äquivalent ist zur Verordnung der Kommission (EU) Nr. 402/2013. Die Aufrechterhaltung der vollständigen Äquivalenz zwischen der ETV und der CSM-Verordnung der EU ist notwendig und jegliche Verbesserung am Wortlaut des Entwurfes der EU-Verordnung daher auch eine Investition in die zu überarbeitenden ETV.

Das Sekretariat hat wesentliche Kommentare erhalten und an die ERA weitergeleitet.

Ziel Nr. 2

Intensivierung des Austauschs mit den Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zur Schaffung einer Wissensgrundlage und Entwicklung von Trainingsmaßnahmen.

Gemeinsame OTIF-ERA-Register

Artikel 13 § 5 des Anhangs G zum Übereinkommen sieht eine internationale Zusammenarbeit in Bezug auf das Führen von Registern vor. Auf seiner 6. Tagung hat der CTE das Sekretariat der OTIF mit der Entwicklung gemeinsamer OTIF/ERA-Register für die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) und die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) beauftragt, die beide auf der Website der ERA geführt werden sollen.

Eine vollständige gemeinsame Datenbank mit ECM-Zertifizierungsstellen, ECM-Zertifikaten und Instandhaltungsfunktionszertifikaten für in der EU und außerhalb der EU ansässige Stellen an einem präzisen Ort (ERA-Website) hat für den Sektor diverse Vorteile. Für einen Überblick über alle Zertifizierungsstellen und Zertifikate muss nun lediglich eine Datenbank (die auf der Website der ERA) konsultiert werden.

Ziel Nr. 9

Förderung der Sicherheit insbesondere durch Unfallanalysen.

Eine gemeinsame Datenbank für Fahrzeughalter

Gleichermaßen ist auch eine gemeinsame Datenbank mit VKM Codes von Haltern in EU-OTIF-Mitgliedstaaten, OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind OShD-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der OTIF sind, und wichtigen Ländern der eurasischen Region nützlich. Für einen Überblick über alle VKM-Codes muss nun lediglich die Datenbank der ERA konsultiert werden. Die Zertifizierungsstellen aus Nicht-EU-Vertragsstaaten können dann genau wie die Zertifizierungsstellen der Europäischen Union die in ihrer Verantwortung liegenden Daten direkt im ECM-Register kreieren und ändern.

In Übereinstimmung mit der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA sind die gemeinsamen Register seit dem 1. April 2014 auf der Website der ERA betriebsbereit. Die OTIF-Mitgliedstaaten wurden in einem Rundschreiben über die Änderungen und deren praktische Auswirkungen informiert.

Es sei daran erinnert, dass das Sekretariat der OTIF, bevor die gemeinsame Datenbank geschaffen wurde, den Haltern aus OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, die Eintragung im VKM-Register ermöglicht hat. Die OTIF setzt diese Tätigkeit auch nach der Einrichtung des gemeinsamen Registers fort (01.04.2015), und so konnte das Sekretariat bereits bei der Eintragung von 52 Fahrzeughalterkennzeichnungen behilflich sein.

2014 lancierte Entwicklungen

Studie zur TSI TAF

In der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr Ausgabe 1/2014 wurde über die TSI TAF (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität über Telematikanwendungen für den Güterverkehr) berichtet. Die TSI TAF wurden zum Zweck der Erleichterung des Informationsaustauschs im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr entwickelt. Sie legt die funktionalen und technischen Normen für den Informationsaustausch fest und sollte bis 2021 vollständig umgesetzt sein. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass die Telematiksysteme der Infrastrukturbetreiber (IB), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und sonstigen involvierten Stakeholder EU-weit interoperabel sind.

Da der internationale Eisenbahngüterverkehr jedoch auch über die Außengrenzen der EU hinausgeht,

wurde in der Ausgabe 1/2014 der Zeitschrift angekündigt, dass die OTIF analysieren werde, inwieweit OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der sind, diesem auf der TSI TAF basierenden standardisierten Datenaustausch im internationalen Eisenbahngüterverkehr beitreten können. Dies war der Startschuss für die Studie „Analyse der Vorgehensweise, die die OTIF in Bezug auf die TSI TAF verfolgen sollte“. Zweck der Studie war, der WG TECH und dem Fachausschuss für technische Fragen der OTIF in Bezug auf die Entwicklungen der TSI TAF u. a. bei der Entscheidung zu helfen, ob die TSI TAF in das OTIF-Recht übertragen werden soll oder nicht.

Der vollständige Bericht wird auf der Website der OTIF unter den Arbeitsdokumenten für den CTE 8 zur Verfügung gestellt.

Ziel Nr. 2

Intensivierung des Austauschs mit den Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zur Schaffung einer Wissensgrundlage und Entwicklung von Trainingsmaßnahmen.

Entwicklungen im Bereich austauschbare Personenwagen

Hintergrund und Prozess

Die am 1.1.2015 in Kraft getretenen ETV LOC&PAS haben Vorrang vor den technischen Vorschriften zu austauschbaren Personenwagen des RIC. Da diese ETV jedoch noch einige offene Punkte und Sonderfälle beinhalten, liefern sie noch nicht die Gesamtheit aller Spezifizierungen, die für austauschbare Personenwagen nötig sind. Es ist entscheidend, die Auswirkungen dieser Tatsache zu analysieren.

Am 6. Februar 2014 hat der erste gemeinsame ERA/OTIF-Workshop zur Diskussion über die Austauschbarkeit von Personenwagen stattgefunden. In Anlehnung an die bei dem Workshop getroffenen Schlussfolgerungen wurde die CER gebeten, die für einen Beschluss notwendigen Informationen zu Reisezugwagen zu liefern.

Am 10. September 2014 hat die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) das Thema und die von der CER gelieferten Informationen diskutiert und den Bedarf an technischen Anforderungen für austauschbare Reisezugwagen eindeutig bekräftigt.

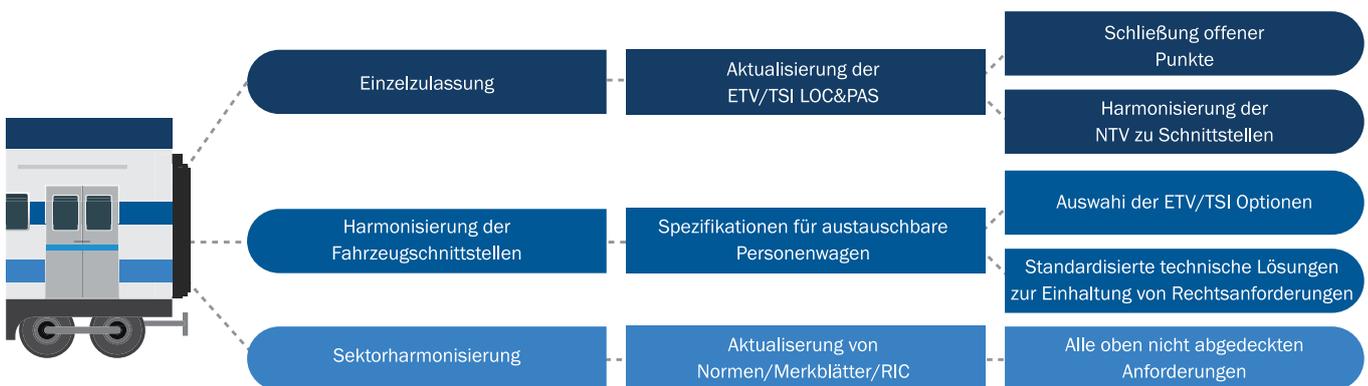
Man hat sich darauf geeinigt, dass die CER gemeinsam mit der UNIFE weitere Spezifikationen ausarbeiten wird, die ihrer Ansicht nach in die Vorschriften integriert werden sollten.

Das Sekretariat der OTIF wurde eingeladen, am 6. November am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der EU teilzunehmen und die Entwicklungen zu präsentieren, die für die EU-Mitgliedstaaten von Belang sind. Zum ersten Mal hat es eine technische Präsentation des Sekretariates der OTIF zu den im CTE angestoßenen technischen Entwicklungen gegeben. Die Reaktionen darauf waren sehr positiv.

Entwicklung von Spezifikationen

Damit Personenwagen Gegenstand einer Einzelzulassung sein und im internationalen Verkehr ausgetauscht werden können, müssen auf drei Ebenen Entwicklungen stattfinden (Abbildung 1):

- 1. Einzelzulassung:** Für das Fahrzeug dürfen keine Sonderfälle gelten, die seine Kompatibilität mit der Infrastruktur beeinflussen.
- 2. Harmonisierte Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen:** Die ETV/TSI dürfen keine offenen Punkte in Bezug auf die Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten.
- 3. Es muss Absprachen zwischen Eisenbahnunternehmen und/oder Herstellern** zur Verwendung von z. B. harmonisierten Betriebs- und Kommunikationskonzepten geben. Dieser Punkt liegt in der alleinigen Verantwortung des Sektors.



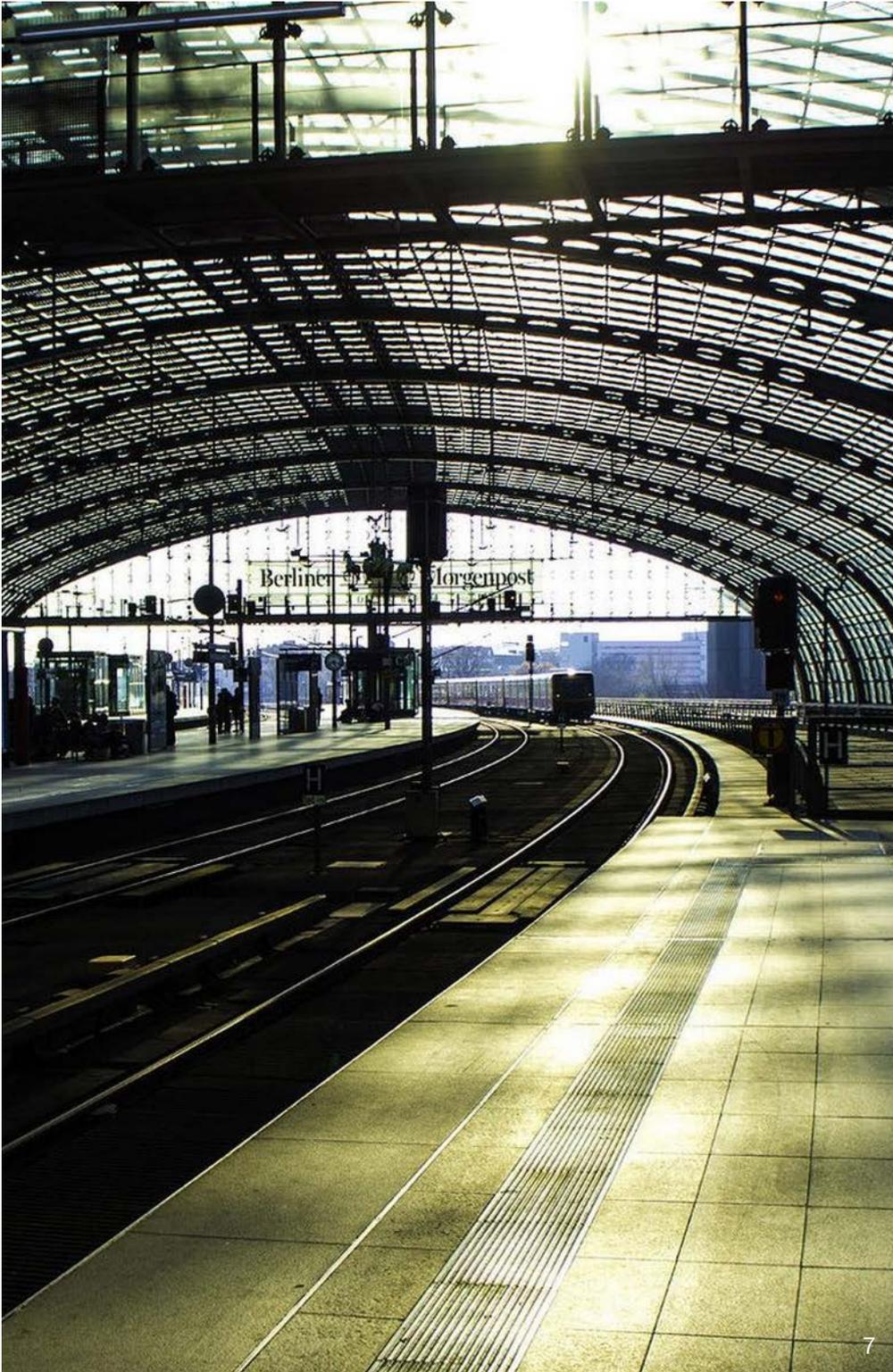
Klarstellung der Spezifikationen

Ziel Nr. 7

Entwicklung technischer Vorschriften für die sichere Erleichterung der Interoperabilität.

Die LOC&PAS-Arbeitsgruppe der ERA zur Einzelzulassung (Working Party on Unique Authorisation) analysiert derzeit mit Beteiligung der OTIF die Schließung offener Punkte und die Kompatibilität mit der Infrastruktur. Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden 2015 erwartet, die rechtliche Umsetzung könnte 2016/2017 stattfinden.

Die Harmonisierung der Schnittstellen hat die WG TECH am 10. September anhand der von der CER im Ergebnis des gemeinsamen ERA/OTIF-Workshops in Bonn gelieferten Informationen diskutiert. Man hat sich darauf geeinigt, dass die CER gemeinsam mit der UNIFE weitere Spezifikationen ausarbeiten wird, die ihrer Ansicht nach in die Vorschriften integriert werden sollten. Die Ergebnisse werden für 2015 erwartet, woraufhin die WG TECH in Zusammenarbeit mit der EU Vorschläge unterbreiten wird, wie diese Spezifikationen integriert werden können.



4 GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN

Im RID-Bereich stand im Geschäftsjahr die Notifizierung der zum 1. Januar 2015 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2015 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund.

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2014 zu zwei einwöchigen Sitzungen zusammen. Während in der Frühjahrstagung noch letzte Korrekturen an den zum 1. Januar 2015 in Kraft getretenen Änderungen vorgenommen wurden, wurden in der Herbsttagung erste Änderungsanträge behandelt, die für eine Inkraftsetzung 2017 vorgesehen sind.

Unter den zahlreichen für 2017 vorgesehenen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich, in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit den interessanten technologischen Entwicklungen des Sektors in Verbindung stehen.

Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Kesselwagen und Tankcontainern

Seit mehreren Jahren wird im RID-Fachausschuss über die Sinnhaftigkeit einer Bestimmung im RID diskutiert, wonach der Absender von tiefgekühlt verflüssigten Gasen in Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern im Beförderungspapier ein Datum eintragen muss, vor dem die Sicherheitsventile nicht ansprechen. Darüber hinaus sagt eine Sondervorschrift aus, dass sich der Absender und der Beförderer vor der Aufgabe zur Beförderung über die Beförderungsbedingungen verständigen müssen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass es aus vielerlei Gründen vor dem angegebenen Datum zu einem Öffnen der Ventile kommen kann. So ist es beispielsweise möglich, dass die Isolierungen oder die Sicherheitsventile defekt sind, die Gase mit zu hoher Temperatur eingefüllt wurden, die Berechnungen der Öffnungszeiten fehlerhaft sind oder die angegebenen Öffnungszeiten in manchen Fällen, insbesondere bei der Reexpedition von Tankcontainern oder ortsbeweglichen Tanks auf reinen Schätzungen beruhen.

Die Gemeinsame Tagung einigte sich darauf, das für multimodale ortsbewegliche Tanks geltende Konzept der Referenzhaltezeit und der tatsächlichen Haltezeit auch für Kesselwagen und Tankcontainer zu übernehmen. Dies bedeutet, dass für Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase die sogenannte Referenzhaltezeit auf der Grundlage verschiedener Faktoren, wie Wirksamkeit des Isolierungssystems, niedrigster Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtungen, ursprüngliche Füllbedingungen, physikalischen Eigenschaften der einzelnen, für die Beförderung vorgesehenen tiefgekühlt verflüssigten Gase, bestimmt werden muss. Diese Referenzhaltezeit bezogen auf das jeweilige Gas muss auf dem Tankschild angegeben werden.



Jochen Conrad
Leiter der
Sektion RID

Ziel Nr. 8

Entwicklung von
RID-Vorschriften
zur Unterstützung
der Innovation der
Industrie.



Trockeneis

Trockeneis ist festes Kohlendioxid (CO₂) und wird unter anderem als Kühlmittel verwendet. Selbst kleinste Mengen Trockeneis können einen Raum völlig mit Gas füllen. In Konzentrationen oberhalb von 5 % in der Umgebungsluft wirkt es auch bei noch ausreichendem Sauerstoffgehalt erstickend.

Wegen dieser nicht zu unterschätzenden Gefahren war die Gemeinsame Tagung erneut mit dem Thema Trockeneis befasst. Dabei wurde auf einen tödlichen Unfall hingewiesen, der sich bei der Beförderung von Trockeneis in einem Privatfahrzeug ereignet hatte. Mehrere Delegationen hatten in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer Trennung des Fahrerhauses vom Ladeabteil im Straßenverkehr hervorgehoben. Auch wurde die Notwendigkeit einer Kennzeichnung im Straßen- und Schienenverkehr nur in den Fällen für erforderlich gehalten, in denen eine Belüftung des Ladeabteils nicht erforderlich oder nicht möglich ist.

Die Gemeinsame Tagung einigte sich auf unterschiedliche Vorschriften für gut belüftete Wagen/Fahrzeuge und solche Beförderungsmittel, bei denen eine Belüftung bauartbedingt nicht möglich ist. Dabei kann es sich beispielsweise um wärmeisolierte Ladeabteile oder Ladeabteile mit Kältespeicher oder Kältemaschine handeln, bei denen aus Gründen der Temperaturkontrolle ein Luftaustausch verhindert werden soll.

Offene Fragen

Die meisten der bei der Herbsttagung vorgelegten Anträge konnten nicht abschließend behandelt werden und werden bei der nächsten Gemeinsamen Tagung erneut auf der Tagesordnung stehen. Dies betrifft unter anderem die folgenden Punkte:

- Ersatz des Begriffs "Kraftstoff" in den Freistellungsvorschriften, um auch sonstige flüssige Brennstoffe zu erfassen, mit denen Ausrüstungen betrieben werden, die keine Verbrennungsmotoren sind, wie beispielsweise Heizeinrichtungen;
- Möglichkeit elektronischer Prüfungsverfahren für Gefahrgutbeauftragte;
- Beförderung lebender gentechnisch veränderter Tiere;
- Beförderung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten, die gefährliche Güter wie beispielsweise Lithiumbatterien enthalten;
- Stichprobenprüfung von Flüssiggas-Flaschen, die mit einem Schaumstoff umformt sind, anstelle einer Einzelprüfung, und eventuelle Ausdehnung dieser alternativen Prüfung auf andere Flaschen-Bauarten;
- Aufbewahrung der Tankakte in elektronischer Form.

RID-Fachausschuss

Der RID-Fachausschuss ist einer der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuauflage des 1500-seitigen RID führen. Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID unmittelbar auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Die OTIF nimmt insoweit eine Führungsposition ein.

Die technische Diskussion findet in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt, die einmal im Jahr tagt. Der RID-Fachausschuss tritt in der Regel nur noch alle zwei Jahre zusammen, um alle von der ständigen Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse zu verabschieden.

Bei seiner Tagung im Mai 2014 hat der RID-Fachausschuss alle Beschlüsse der Arbeitsgruppe für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015 genehmigt. Eine Entscheidung zur verbindlichen Einführung von Entgleisungsdetektoren für Gefahrgut-Kesselwagen wurde allerdings erneut auf das nächste Biennium verschoben. Zuvor hatten sich die EU-Mitgliedstaaten in einem Beschluss des Rates der Europäischen Union darauf geeinigt, die Frage der Entgleisungsdetektion „unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts eingehender zu prüfen“ und die „Ermittlung einer nachhaltigen Lösung für die Ortung von Entgleisungen und die Abmilderung von deren Folgen, einschließlich der künftigen Umsetzung dieser Lösung, fortzusetzen“. Der RID-Fachausschuss beschloss, eine eigene Arbeitsgruppe mit der Erörterung aller Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren zu befassen. Dabei sollten auch die Ergebnisse eines europäischen Forschungsprojekts zur Verringerung von Entgleisungen und deren Auswirkungen (D-Rail) berücksichtigt werden.

Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ des RID-Fachausschusses

Die erste Tagung dieser neu geschaffenen Arbeitsgruppe, zu der auch Teilnehmer des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF eingeladen waren, fand in Rom statt. Dabei wurden zunächst die Erkenntnisse aus den Diskussionen im Rahmen des RID-Fachausschusses und seiner Arbeitsgruppen, aus den vom Beratungsunternehmen Det Norske Veritas im Auftrag der ERA vorgenommenen Abschätzungen sowie aus Unfalluntersuchungen in den verschiedenen Mitgliedstaaten wiederholt. Die Studie von Det Norske Veritas kommt zum Ergebnis, dass es Maßnahmen mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis als mechanische Entgleisungsdetektoren gebe, mit denen das Risiko von Entgleisungen verringert werden könnte. Auch wurde in den Diskussionen auf das Projekt D-Rail hingewiesen, dessen Ziel es gewesen sei, die Auswirkungen von Entgleisungen langfristig und nachhaltig zu verringern. Eine wissenschaftliche Studie der Technischen Universität Berlin lieferte zudem die Erkenntnis, dass die Längskräfte im Zugverband bei der Auslösung einer Bremsung durch einen Entgleisungsdetektor an irgendeiner Stelle im Zug zwar höher sind als bei einer durch den Triebfahrzeugführer eingeleiteten Notbremsung, aber immer noch unter dem kritischen Wert von 300 kN liegen. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass das mit einer Fehlauslösung eines Entgleisungsdetektors an einer beliebigen Stelle im Zugverband verbundene Entgleisungsrisiko nicht höher ist als bei einer vom Triebfahrzeugführer vorgenommenen Schnellbremsung.

Anschließend befasste sich die Arbeitsgruppe mit Fragestellungen in Bezug auf den mechanischen Entgleisungsdetektor und in Bezug auf bereits erkennbare mögliche Alternativen. Diese Liste wird bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe fortgeschrieben. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, für die Tagung des RID-Fachausschusses im Mai 2016 eine Entscheidungsgrundlage für die eventuelle Aufnahme einer Vorschrift zur Ausrüstung von Kesselwagen für die Beförderung sehr gefährlicher Stoffe zu liefern.

Ziel Nr. 9

Förderung der
Sicherheit
insbesondere durch
Unfallanalysen.

Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

Im Jahr 2014 trat die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer zweitägigen Sitzung im Mai und einer einwöchigen Sitzung im November in Madrid zusammen.

Tagung im Mai 2014

Im Vordergrund der Sitzung im Mai stand die Verabschiedung letzter Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015, unter denen die folgenden hervorzuheben sind:

Übergangsvorschriften für alte Gaskesselwagen

Im RID sind sehr alte Übergangsvorschriften enthalten, welche die unbefristete Weiterverwendung von vor dem 1. Oktober 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen, die hinsichtlich ihrer Wanddicke und ihrer Ausrüstung nicht mehr den Vorschriften entsprechen, erlauben. Diese Kesselwagen, die vor der Verabschiedung international geltender Bauvorschriften nach unterschiedlichsten nationalen Anforderungen gebaut wurden, sind heute im günstigsten Fall 36 Jahre alt, können aber auch ein Lebensalter von mehr als 50 Jahren haben.

Die ständige Arbeitsgruppe sprach sich mehrheitlich für einen abgestuften Ansatz aus, mit dem die etwa 5000 noch in Verkehr befindlichen und unter die bisherigen Übergangsvorschriften fallenden Druckgas-Kesselwagen in Abhängigkeit von ihrem Lebensalter sukzessive ausgemustert werden. Danach können die ältesten, über 50 Jahre alten Kesselwagen noch bis zum 31. Dezember 2017 und die jüngsten (Baujahre 1976 bis 1978) bis zum 31. Dezember 2029 verwendet werden.

Ziel Nr. 8

Entwicklung von
RID-Vorschriften
zur Unterstützung
der Innovation der
Industrie.



Beförderung von Kohle in loser Schüttung

Bei der Beförderung von Steinkohle mit Binnenschiffen und Güterwagen ist es in der Vergangenheit zu Zwischenfällen gekommen, bei denen es zu einer Selbstentzündung der Kohle kam. Nachträglich durchgeführte Untersuchungen haben gezeigt, dass die beförderte Kohle die Klassifizierungskriterien für selbstentzündliche Stoffe der Klasse 4.2 erfüllt hat. Eine Beförderung von Kohle als Gefahrgut würde aber bedeuten, dass statt der heute verwendeten offenen Wagen solche mit Decken oder öffnungsfähigem Dach eingesetzt werden müssten.

Um zu vermeiden, dass vor einer Beförderung von Kohle aufwendige Tests zur Feststellung durchgeführt werden müssen, ob eine Beförderung nach Gefahrgutrecht erfolgen muss, entschied die ständige Arbeitsgruppe die Aufnahme einer Sondervorschrift, welche Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle von den Vorschriften des RID freistellt, wenn – ausgenommen bei frischer Förderung – eine Temperaturmessung während oder sofort nach dem Verladevorgang eine höchste Temperatur des Ladeguts von 60 °C liefert. Durch diese Temperaturmessung sollen gegebenenfalls vorhandene Glutnester erkannt werden.

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Die den im RID verschiedenen Beteiligten zugeordneten Pflichten sehen vor, dass der Betreiber eines Kesselwagens dafür sorgen muss, dass die Instandhaltung der Tanks und ihrer Ausrüstungen in einer Weise durchgeführt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt. In der europäischen Eisenbahngesetzgebung und in den OTIF-Mitgliedstaaten, welche die ATMF anwenden, obliegt diese Pflicht der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), welche die ständige Verantwortung hat, dass die Wagen in einem sicheren Betriebszustand sind.

Um diesen Widerspruch vorläufig aufzulösen, wurde im RID bei den Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens ein Verweis auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle aufgenommen. Für die Ausgabe 2017 des RID ist vorgesehen, die für die Instandhaltung zuständige Stelle als neuen Beteiligten bei der Beförderung gefährlicher Güter aufzunehmen.

Tagung im November 2014

Unter den bei der Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe im November getroffenen Entscheidungen sind folgende hervorzuheben:

Flexible Schüttgut-Container

Flexible Schüttgut-Container sind weltweit einsetzbare flexible Container mit einem höchsten Fassungsraum von 15 m³. Die Bau- und Verwendungsvorschriften für derartige Container, die bereits in Russland zum Einsatz kommen, wurden vom UN-Expertenunterausschuss entwickelt und sollten ursprünglich bereits in die Ausgabe 2015 des RID aufgenommen werden. Da aber vom Antrag stellenden Verband nicht rechtzeitig der Nachweis erbracht werden konnte, dass die im Einsatz befindlichen flexiblen Schüttgut-Container die geforderten Prüfvorschriften erfüllen können, wurde die Aufnahme der Vorschriften vorläufig zurückgestellt. Nachdem diese Nachweise nun vorgelegt wurden, steht einer Aufnahme in die Ausgabe 2017 nichts mehr im Wege.

Crash-Puffer für weniger gefährliche Stoffe

Für sehr gefährliche Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, sieht das RID die Ausrüstung von Kesselwagen mit Crash-Puffern vor, die durch die Aufnahme von Energie bei einem Auflaufstoß oder einem Unfall das Schadensausmaß reduzieren sollen.

Ein Antrag, diese Anforderung auch auf weniger gefährliche Stoffe auszudehnen, fand in der ständigen Arbeitsgruppe keine Mehrheit, nachdem in einer Kosten-Nutzen-Analyse festgestellt wurde, dass nahezu 87.000 Kesselwagen mit einem Kostenaufwand von etwa 7.500 € je Wagen nachgerüstet werden müssten, was zu Gesamtkosten der Maßnahme von ca. 650 Mio. € führen würde. Unter Berücksichtigung der Einsparungskosten durch vermiedene Unfälle würde sich ein Amortisierungszeitraum von etwa 25 Jahren ergeben.

Allerdings wurde auch bemerkt, dass bei einer besseren Datenlage zu Unfallursachen und folgen erneut über diese Maßnahme oder auch über weitere Maßnahmen zum Überpufferungsschutz nachgedacht werden könnte. Auch sei eine Erhöhung der Energieabsorption durch andere Maßnahmen nicht ausgeschlossen.



Zusammenarbeit mit UN-Gremien, UIC und ERA

Die Sektion RID nahm an den beiden Tagungen des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 19. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2017 übernommen.

Die RID-Sektion war auch zeitweise an den beiden Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), dem Entscheidungsgremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Änderungen am europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), vertreten. Hauptziel dieser

Teilnahme ist es, die Parallelität in den RID/ADR-Regelungen sicherzustellen und auf diese Weise bei multimodalen Beförderungen einen reibungslosen Übergang zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten.

Daneben wurde die Zusammenarbeit mit der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen von vorbereitenden Sitzungen zur Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und zum RID-Fachausschuss fortgesetzt.

Die Sektion RID war auch an den gemeinsamen Management-Treffen zwischen Europäischer Kommission, ERA und OTIF vertreten, um die Koordination bei gefährliche Güter betreffenden Themen, insbesondere im Bereich Telematik-anwendungen und Tank/Fahrzeug-Wechselwirkungen zu erleichtern.

5 PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF

Das CIT – Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee ist ein Hauptvertreter der Eisenbahnunternehmen. Seine Tätigkeiten fokussieren sich hauptsächlich auf die Erstellung von Beförderungsausweisen und Frachtbriefen. Die OTIF nimmt seit jeher an den Arbeitsgruppen des CIT teil, die für die Weiterentwicklung ihrer Vorschriften interessant sind.

Als Sprachrohr der Eisenbahnunternehmen ist das CIT auch eine Hilfe für die OTIF: So erfährt sie aus erster Hand die praktischen Bedürfnisse der Eisenbahnunternehmen und profitiert von den betrieblichen Erfahrungen.

Rahmen der Zusammenarbeit mit Europäischer Kommission und ERA

Die aus der 2013 zwischen dem Sekretariat der OTIF, der GD MOVE der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahngesellschaft geschlossenen Verwaltungsvereinbarung erwachsenen täglichen Arbeitsbeziehungen haben sich als effizient herausgestellt und einen Großteil zum Erfolg des CTE im Juni 2014 beigetragen. Im Rahmen der halbjährlichen Treffen zwischen GD MOVE, ERA und OTIF konnten insbesondere im technischen Bereich die Partnerschaften klar strukturiert und gemeinsame Projekte definiert werden. Im selben Rahmen wurden auch die auf rechtlicher Ebene von Kommission und ERA vorgesehenen Entwicklungen diskutiert. Diese Treffen sind ganz besonders für die OTIF-Mitgliedstaaten interessant, die nicht Mitglied der EU sind, da auf diese Weise die Entwicklungen antizipiert werden können,

- die möglicherweise die bestehende Harmonisierung gefährden;
- die mittelfristig die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der technischen Vorschriften der OTIF hin zu einer effektiven Interoperabilität im internationalen Verkehr in Frage stellen.

Ziel Nr. 1

Entwicklung von Arbeitsbeziehungen zur Europäischen Kommission und ERA einerseits und zur OSSHd andererseits.

Die OTIF wird regelmäßig zu den Arbeitsgruppen der ERA eingeladen, bei denen COTIF-relevante Themen behandelt werden. Auf diese Weise kann die OTIF bereits zu einem sehr frühen Entwicklungsstadium Einfluss auf die Rechtsetzung nehmen und so die Kohärenz mit dem COTIF und die Interessen der OTIF-Mitgliedstaaten sicherstellen, die nicht Mitglied der EU sind. 2014 hat die OTIF insbesondere an folgenden Arbeitsgruppen der ERA teilgenommen:

- „*Working party on the rationalisation of a vehicle related register*“, die mit einer Empfehlung zur Rationalisierung von Registern an die Europäische Kommission beauftragt wurde. Diese Arbeit ist für die OTIF relevant, da sie auch deren äquivalente Bestimmungen zu den nationalen Fahrzeugregistern und Fahrzeughalterkennzeichnungsregistern betrifft.
- „*Working party on unique authorisation*“, welche eine Empfehlung an die Europäische Kommission ausarbeitet, für Vorschriften, gemäß denen ein Eisenbahnfahrzeug, das bestimmte Bedingungen erfüllt, nach seiner Zulassung in einem Staat international genutzt werden kann. Dieses Thema ist für die OTIF von großer Bedeutung, denn es bildet – wie in diesem Bericht erläutert – die Grundvoraussetzung für austauschbare Personenwagen.
- „*Freight focus group*“, bestehend aus Akteuren des Eisenbahngüterverkehrs, die sich mit den diesen Verkehrszweig betreffenden Anforderungen beschäftigen. Die OTIF verfolgt diese Diskussionen, da sie der Auslöser für regelmäßige Entwicklungen im Eisenbahngüterverkehr sein können, wie beispielsweise die Weiterentwicklung der ECM-Vorschriften.

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Die 2012 begonnene Arbeit zur weitgehenden Ausräumung der Unterschiede zwischen dem RID und den für den osteuropäischen und asiatischen Raum geltenden Gefahrgutvorschriften (Anlage 2 zum SMGS) und damit zur Erleichterung der Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zwischen beiden Rechtsregimen wurde auch im Jahr 2014 fortgesetzt.

Die Sektion RID nahm an allen Expertensitzungen der OSShD teil, bei denen die Harmonisierung behandelt wurde, um Hintergründe zu verschiedenen, für das RID getroffenen Entscheidungen zu liefern.

Der größte Erfolg in der Harmonisierungsarbeit wurde im Geschäftsjahr mit der endgültigen Entscheidung zur Übernahme der Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer aus Kapitel 6.8 des RID in die Anlage 2 zum SMGS erreicht. Die einzigen zwei vom RID abweichenden Vorschriften betreffend die Aufnahmefähigkeit der Trägheitskraft in Längsrichtung und den Auslegungstemperaturbereich beruhen teilweise auf besonderen klimatischen Bedingungen in den OSShD-Mitgliedstaaten.

Während im Rahmen der Harmonisierung die meisten Änderungen in der Anlage 2 zum SMGS vorgenommen wurden, nahm die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für das RID 2015 eine neue Bestimmung an, die die zusätzliche Verwendung der russischen oder der chinesischen Sprache bei den Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie den vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier und in den Anlagen zum Beförderungspapier vorschreibt. Die neue Bestimmung führt für die RID-Vertragsstaaten an der Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen bei den West-Ost-Verkehren zu einer erheblichen Erleichterung. Leider gelang es im Geschäftsjahr nicht, eine analoge Bestimmung für die Ost-West-Verkehre in die Anlage 2 zum SMGS aufzunehmen. Im nächsten Biennium werden die Bemühungen fortgesetzt werden, die entstandene asymmetrische Situation durch die Aufnahme einer gleich lautenden Bestimmung in die Anlage 2 zum SMGS aufzuheben.

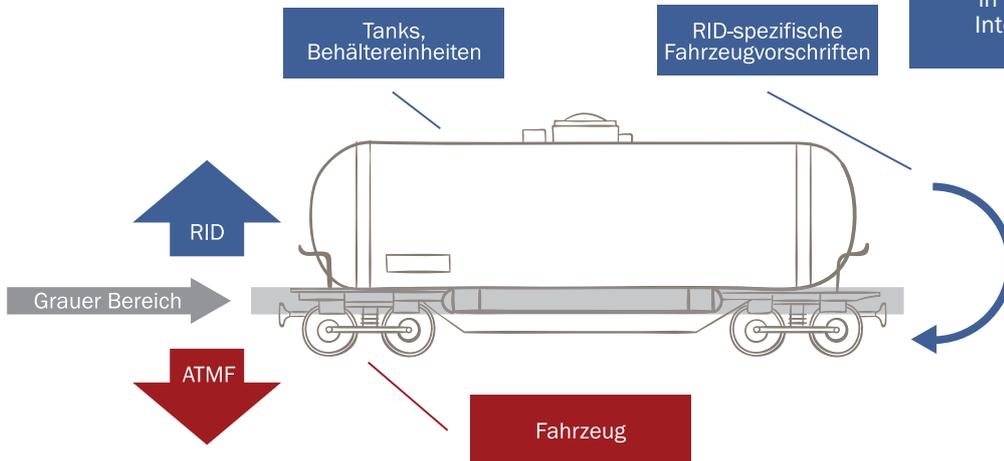


Harmonisierung der fahrzeugspezifischen Vorschriften

Ziel Nr. 6

Die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF haben ein gemeinsames Papier erarbeitet, das zum Ziel hat, eine Kohärenz zwischen den im RID enthaltenen fahrzeugspezifischen Vorschriften und den in den ATMF enthaltenen Vorschriften für Güterwagen sicherzustellen.

Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilität.



Ziel ist es, eine Koordinierung zwischen dem RID-Fachausschuss und dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) sicherzustellen, um die Übereinstimmung von fahrzeugspezifischen Gefahrgutvorschriften und allgemeinen Fahrzeugvorschriften zu prüfen. Im Rahmen des RID werden gewisse Vorschriften zu Fahrzeugspezifikationen angenommen, die die allgemeinen technischen Fahrzeugspezifikationen der ATMF überlagern.

Das gemeinsame Papier wurde auf Seiten der OTIF dem RID-Fachausschuss und dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) und auf Seiten der Europäischen Kommission dem RISC-Ausschuss und dem Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter vorgestellt. Die daraus resultierenden Arbeiten werden einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission und der OTIF übertragen, in denen Sachverständige des Fahrzeug- und des Gefahrgutbereichs vertreten sein werden.





Das Protokoll von Luxemburg: Ein Register internationaler Sicherheitsrechte

2014 wurden wichtige Fortschritte erzielt, die nachstehend in chronologischer Reihenfolge aufgeführt werden.

Am 12. November 2014 haben der Generalsekretär von UNIDROIT, im Namen des vorbereitenden Ausschusses (PrepCom), und Regulis SA, einer Tochtergesellschaft von SITA, die bereits das Luftfahrtregister des Übereinkommens von Kapstadt verwaltet, den Vertrag über die Errichtung und den Betrieb des internationalen Registers unterzeichnet, nachdem dies am 31. Oktober 2014 vom PrepCom bei seiner elektronisch stattfindenden 6. Sitzung genehmigt worden war.

Per Schreiben vom 8. Dezember 2014 und dank der regen und erfolgreichen Kommunikation zwischen PrepCom, Eidgenössischem Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) der Schweiz und OTIF-Sekretariat konnte das EDA akzeptieren, dass die Privilegien und Immunitäten, die für die Mitglieder der Instanzen und Arbeitsgruppen der OTIF gelten, gleichermaßen auch den Mitgliedern der Aufsichtsbehörde und dem PrepCom zugestanden werden, so dass das Sekretariat der OTIF seine Rolle als Sekretariat der Aufsichtsbehörde gemäß Artikel XII des Protokolls von Luxemburg wahrnehmen kann.

Am 11. Dezember 2014 hat am Sitz von Unidroit in Rom die siebte Sitzung des PrepComs stattgefunden, bei der u. a. der Entwurf der Verordnung für das internationale Register geprüft und genehmigt wurde. Auf diese Sitzung folgte ein Arbeitsgruppentreffen, bei dem eine Strategie für die Ratifizierung des Protokolls festgelegt und umgesetzt werden sollte, damit dieses so schnell wie möglich in Kraft treten und de facto eingerichtet werden kann.

Am 18. Dezember 2014 hat die Europäische Union bei UNIDROIT ihre Genehmigungsurkunde für das Protokoll von Luxemburg hinterlegt.

6 NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF

Umsetzung des 2013 durchgeführten Audits

Zwischen Juni und Oktober 2013 wurde ein externes Audit durchgeführt, anhand dessen, basierend auf den ermittelten Stärken und Schwächen der OTIF, der Bestimmung der Aufgaben und der Analyse der strategischen Möglichkeiten, ein Fahrplan aufgestellt wurde.

Bei diesem partizipativ durchgeführten Audit wurde das Personal der OTIF in die Diagnose und Entwicklung angemessener Lösungsvorschläge mit einbezogen. Die folgenden Ergebnisse konnten erzielt werden:

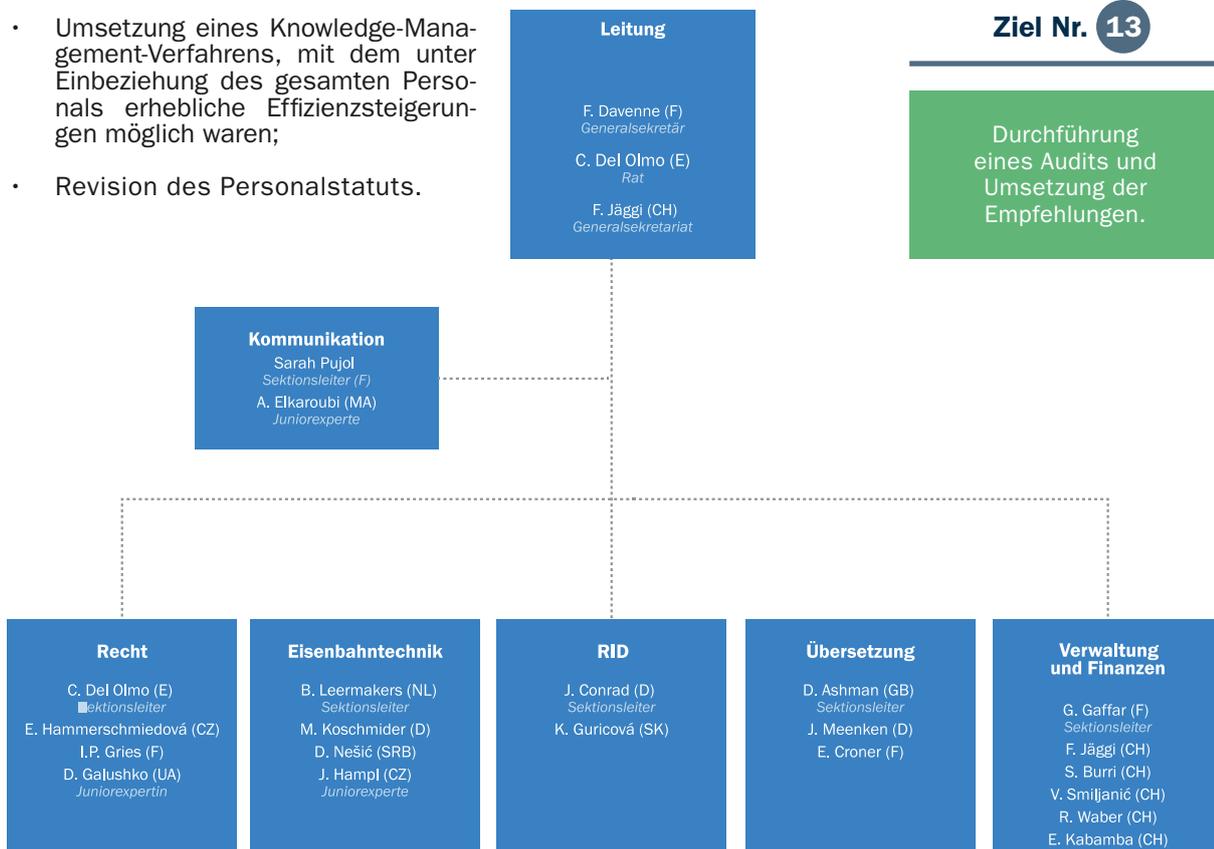
- Umsetzung einer strafferen und vereinfachten Zielorganisation, bei der der Fokus noch stärker auf den operationellen Aktivitäten der OTIF liegt und das Gewicht des Verwaltungsapparates reduziert wird;
- Umsetzung eines Knowledge-Management-Verfahrens, mit dem unter Einbeziehung des gesamten Personals erhebliche Effizienzsteigerungen möglich waren;
- Revision des Personalstatuts.



Ghousebasha Gaffar
Leiter der Sektion
Verwaltung und Finanzen

Ziel Nr. 13

Durchführung eines Audits und Umsetzung der Empfehlungen.



Stabilisierung des Haushalts der Organisation

Ziel Nr. 14

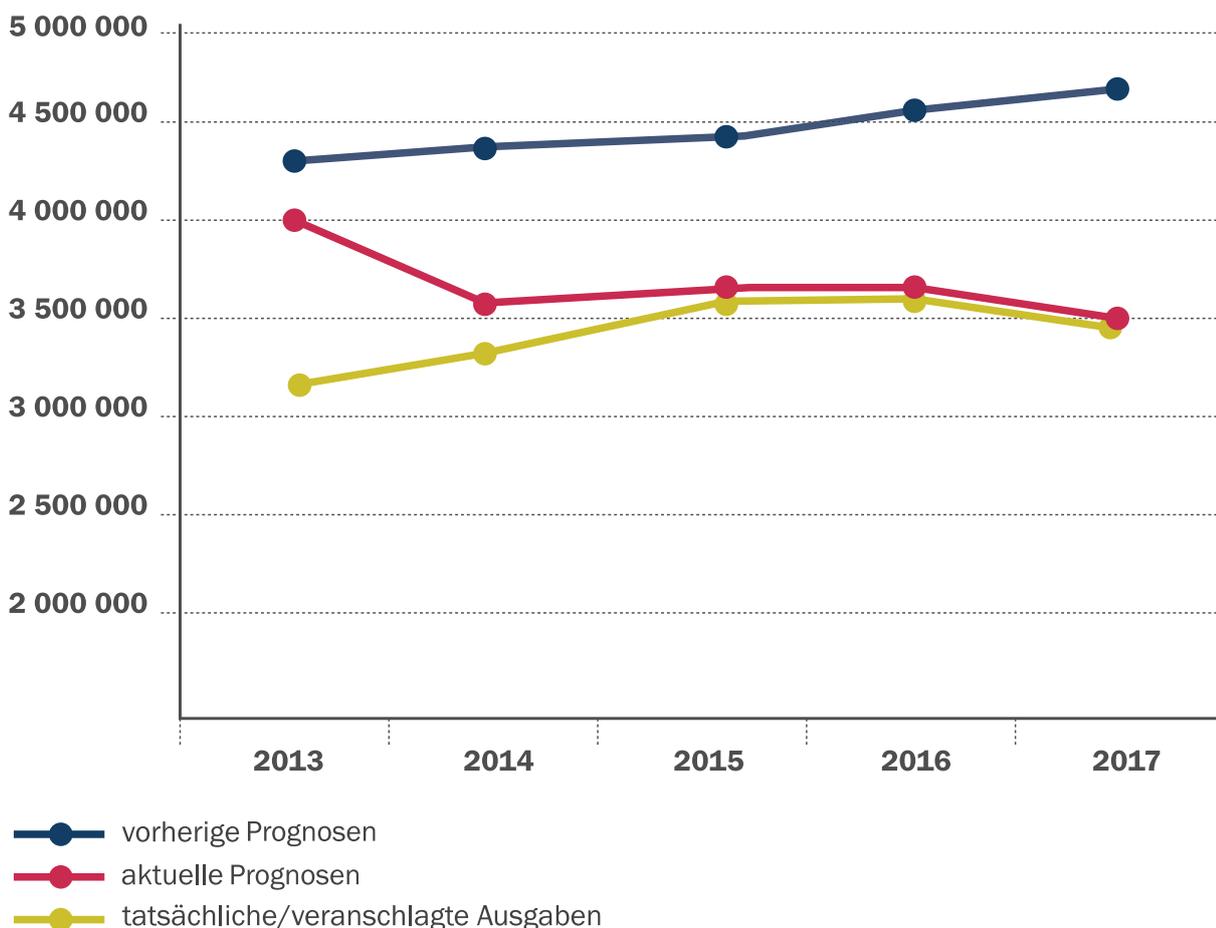
Mit der Haushaltsstabilisierung, einer der Prioritäten des Sekretariates, sollten zwei Ziele verfolgt werden:

- die Senkung des Haushaltes der Organisation bis 2017 um 25 % im Vergleich zu den vorherigen Tendenzen;
- die Verbesserung der Vorhersehbarkeit des Haushalts unter Vermeidung plötzlicher Entwicklungen und unter einer bestmöglichen Entsprechung der tatsächlichen Ausgaben mit dem Voranschlag.

Stabilisierung des Haushalts der Organisation.

Wie die nachstehende Grafik zeigt, konnten beide Ziele weitestgehend erreicht werden. Dies ist insbesondere dem Engagement der Sektionsleiter zu verdanken, die infolge des Knowledge-Management-Prozesses präzisere Prognosen abgegeben und den Haushaltsvollzug genauer überwacht haben. 2017 sollte der Haushalt sich auf 3 500 000 CHF einpendeln und so um 20 % unter dem von der 11. Generalversammlung festgelegten Ausgabenhöchstbetrag liegen.

Nach einer Überbudgetierung im Jahr 2013 nähert sich die Mittelausschöpfung allmählich den 100 % des strukturellen Haushalts (97 % in 2014) an.



Wissensmanagement (Knowledge Management)

Das Sekretariat der OTIF ist eine kleine Organisation, deren Hauptaktivitäten rund um ihre drei operationellen Sektionen angesiedelt sind: die Sektion RID, die Sektion Recht und die Sektion Technik. Ihre Arbeit wird von den unterschiedlichen Anhängen des Übereinkommens bestimmt und ist dementsprechend segmentiert. Diese Segmentierung wird durch die unterschiedlichen Reifegrade der Texte noch verstärkt. Auf der einen Seite stehen die gut etablierten Elemente des Privatrechts des COTIF, wie die CIM, CIV, CUV und CUI; auf der anderen Seite befinden sich die Elemente des öffentlichen Rechts im Rahmen der APTU, ATMF und des RID in einem ständigen Entwicklungsprozess.

Aus all diesen Gründen hat die Organisation ihr eigenes Knowledge-Management eingeführt, um den Wissensaustausch unter den Mitarbeitern zu fördern und die Qualität und Effizienz der geleisteten Arbeit sowie die Integration neuer Mitarbeiter zu verbessern.

Diese Maßnahme basierte auf einem umfassend partizipativen Ansatz. In diesem Rahmen wurde am 31. März und 1. April 2014 ein zweitägiges Seminar organisiert, wo die Aufgaben zunächst innerhalb des Managements zugeteilt und daraufhin mit dem gesamten Personal besprochen wurden. In der Folge haben im Monatsrhythmus mehrere Projekttagungen stattgefunden, bei denen unter Beteiligung aller Mitarbeiter die einzelnen Projekte vorangetrieben wurden.

Um das Gefühl zu vermeiden, dass dieses Vorgehen von außen vorgegeben wurde, was sich negativ auf die Einbringung der Erfahrung der Mitarbeiter ausgewirkt hätte, wurde der Schwerpunkt auf die Beteiligung aller und den Willen, das Zusammenleben und -arbeiten zu verbessern, gelegt. Es handelte sich dabei um ein ehrgeiziges Projekt, das in klare Verfahren münden sollte, die auf einer geteilten Auffassung der Aufgaben und Ziele der Organisation basieren. Das Projekt war in die folgenden 7 Themenschwerpunkte mit insgesamt 27 Workshops aufgeteilt, von denen die meisten bereits abgeschlossen werden konnten:

- A. **Planung der Aufgaben.**
- B. **Entwicklung einer Managementkultur:** In diesem Rahmen wurden Stellenbeschreibungen der einzelnen Dienstposten erstellt und zur Verbesserung der Transparenz und Effizienz allen Mitarbeitern zugänglich gemacht.
- C. **Verwaltung der Dokumente:** Hier kam es zu einer vollständigen Neuorganisation des gemeinsamen Servers, wodurch die Informationen innerhalb der Organisation nun besser ausgetauscht werden können.
- D. **Verwaltung der Verfahren:** Festlegung eines Verfahrens zur Arbeitszeitverwaltung sowie Neuregelung der Dienstreiseabläufe und der internen Kommunikation.
- E. **Mittelverwaltung.**
- F. **Bildung eines Teamgeistes.**
- G. **Verbesserung der Leistung:** Es wurde an einer an die Stakeholder der OTIF gerichteten Zufriedenheitsumfrage gearbeitet.

Summa summarum kann das Projekt als erfolgreich bezeichnet werden. Alle Mitarbeiter hatten die Möglichkeit, sich in einzelnen Workshops an konkreten Arbeiten zu beteiligen, so dass gemeinsam pragmatische Lösungen für die Verbesserung des täglichen Betriebs der OTIF erarbeitet werden konnten. Abgeschlossen wird das Projekt mit der Erstellung eines Personalhandbuchs („Staff Handbook“), anhand dessen bis Mitte 2015 eine gemeinsame Kultur des Informationsaustauschs geschaffen werden soll.

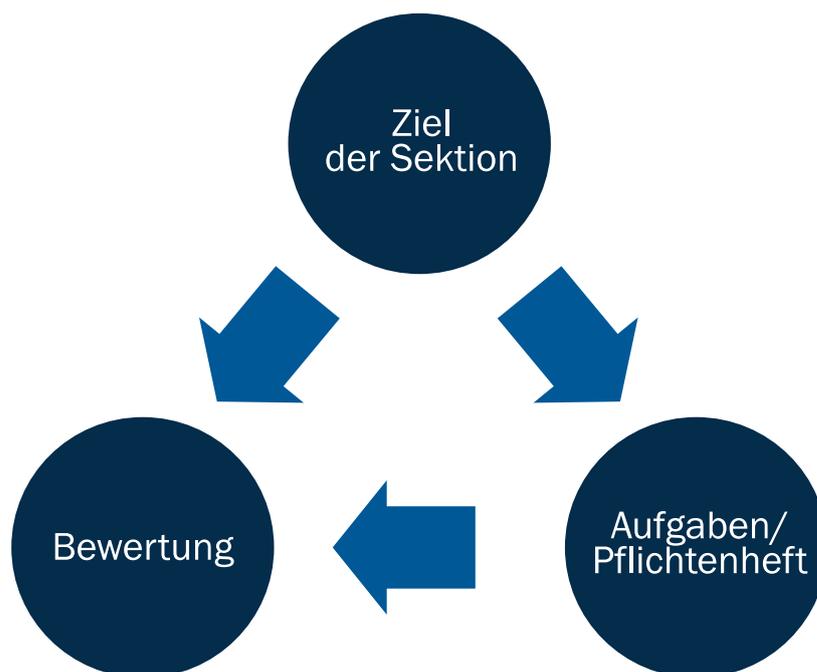
Ein neues Personalstatut

Anfang Juli 2014 wurde ein neues Personalstatut eingeführt, mit dem die Personalressourcen effizienter genutzt werden können. Die wichtigsten Neuerungen, die vom Verwaltungsausschuss auf dessen 121. Tagung am 14. und 15. Mai 2014 in Belgrad genehmigt wurden, sind:

- die Unterscheidung zwischen den mit operationellen Aufgaben betrauten Beamten und dem im Support Dienst beschäftigten Personal, indem für Letzteres Verträge nach lokalem Recht geschlossen werden, was eine größere Flexibilität ermöglicht und geringere Kosten verursacht;
- die Einführung eines Bewertungsprozesses, der ins Zentrum jeglicher Personalverwaltungsfragen gerückt wird;
- die Festlegung der Bedingungen für die Umwandlung eines befristeten in einen unbefristeten Arbeitsvertrag auf der Grundlage des Kompetenzerneuerungsprinzips, ohne jedoch die Möglichkeit unbefristeter Verträge gänzlich auszuschließen;
- die klarere und striktere Arbeitszeitverwaltung und die Festlegung der Bedingungen für die Beendigung von Verträgen.

Das überarbeitete Personalstatut ist in Kraft und wird bereits angewendet. Die größte Neuerung betrifft die Einführung eines jährlichen Bewertungsverfahrens aller Mitarbeiter. Diese Bewertung hat zeitlich verzögert stattgefunden, da das neue Personalstatut erst am 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist. Die Bewertungsgespräche waren einerseits eine Gelegenheit zum vertieften sachbezogenen Austausch zu den Dienstposten, anhand dessen in gemeinsamer Anstrengung neue Pflichtenhefte verfasst werden konnten, und andererseits eine Gelegenheit zum Dialog über die Ziele und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Anhand der Bewertungsbögen kann der Leitungsausschuss die Erreichung der Ziele und berufliche Entwicklung der einzelnen Angestellten verfolgen. Diese Bögen enthalten auch Anträge auf Weiterbildungen, die ab 2015 verstärkt stattfinden sollen. Eine der im Rahmen der Gespräche am häufigsten erwähnten Forderungen war in der Tat die Einrichtung eines in den letzten Jahren nicht existenten Weiterbildungsprogramms. Darüber hinaus wird anhand der Pflichtenhefte auch der Prozess der Modellierung der Aktivitäten weiter optimiert werden können.



Bewertungsprozess



Die Kommunikationsstrategie 2014

Die OTIF hat ein Programm mit dem Titel „Juniorexpertenprogramm“ eingeführt, mit dem hoch qualifizierte Praktikanten aus den verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF rekrutiert werden sollen.

Herr Ayoub Elkaroubi, Absolvent des Collège d'Europe im Fachgebiet interdisziplinäre Europastudien, der gleichzeitig über eine Übersetzer- und Kommunikationsausbildung verfügt, hat sein Praktikum im September 2013 angetreten. Mit seinem Engagement und seinen Fähigkeiten konnte er die Qualität der institutionellen Kommunikationsdienste der Organisation merklich verbessern. Als marokkanischer Staatsbürger haben auch seine arabischen Sprachkenntnisse unsere Partnerschaft mit dem GCC, die am 19. März in der Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding gemündet ist, erheblich vereinfacht.

Bis zur Einstellung einer Kommunikationsbeauftragten, die erst Anfang 2015 stattfinden konnte, hat Herr Elkaroubi das Sekretariat bei zahlreichen Projekten unterstützt:

- Erstellung professioneller Kommunikationstools: Geschäftsbericht, Broschüren usw.;
- Dynamisierung und Professionalisierung der Zeitschrift, deren Artikel Aufschluss über die Hintergründe und vielfältigen Aktivitäten der Organisation geben;
- Verfassen von Pressemitteilungen und regelmäßigen Artikeln zu aktuellen Entwicklungen.

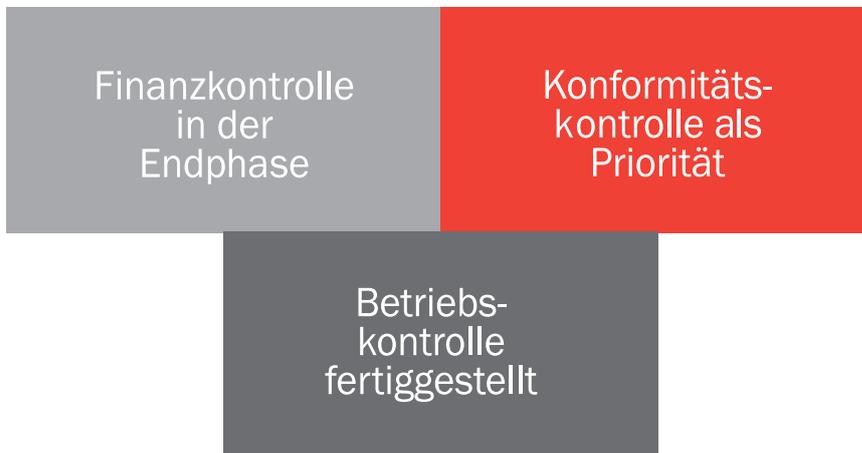
In diesem Zusammenhang konnten 2014 auch die Veröffentlichungsfristen für die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr eingehalten werden. Zudem haben sich die Qualität und die Anzahl der in den einzelnen Ausgaben enthaltenden Artikel merklich gesteigert. Dieser Fortschritt ist einer stärkeren Beteiligung der Führungskräfte der OTIF an der Produktion von Artikeln und einer besseren Koordination der Beiträge geschuldet.

2014 hat die OTIF 12 Texte auf ihrer Website veröffentlicht (Pressemitteilungen und Zeitschriften).

Einrichtung eines internen Kontrollsystems

2013 hatte der 119. Verwaltungsausschuss einen präzisen Fahrplan für die Umsetzung der 12 Komponenten des internen Kontrollsystems vorgegeben. Mit Blick auf die große Kluft zwischen den Erwartungen an die Organisation und dem Level an Professionalität empfiehlt es sich an dieser Stelle, nochmals die Ergebnisse des Audits in Erinnerung zu rufen. Neben den Kontrollverfahren war dort auch auf den Mangel an „Managementautomatismen“ und die zu geringe Implikation der Teams hingewiesen worden. Das Audit hatte ebenfalls das Fehlen einer gemeinsamen Strategie zwischen den einzelnen Sektionen bemängelt.

Vor diesem schwierigen Hintergrund wurde bereits bei der 120. Tagung des Verwaltungsausschusses am 27. November 2013 eine Neudefinition der strategischen Schwerpunkte und die Umsetzung einer zielorientierten Verwaltungskultur beschlossen, die auch im Zentrum des heute abgeschlossenen Knowledge-Management-Prozesses stand. Die Umsetzung der Empfehlungen des Audits, die nun erfolgreich abgeschlossen zu sein scheint, ist gleichzeitig integraler Bestandteil und Voraussetzung für die Einrichtung eines internen Kontrollsystems. Der aktuelle Umsetzungsstand des internen Kontrollsystems der OTIF lässt sich durch folgendes Schema ausdrücken:

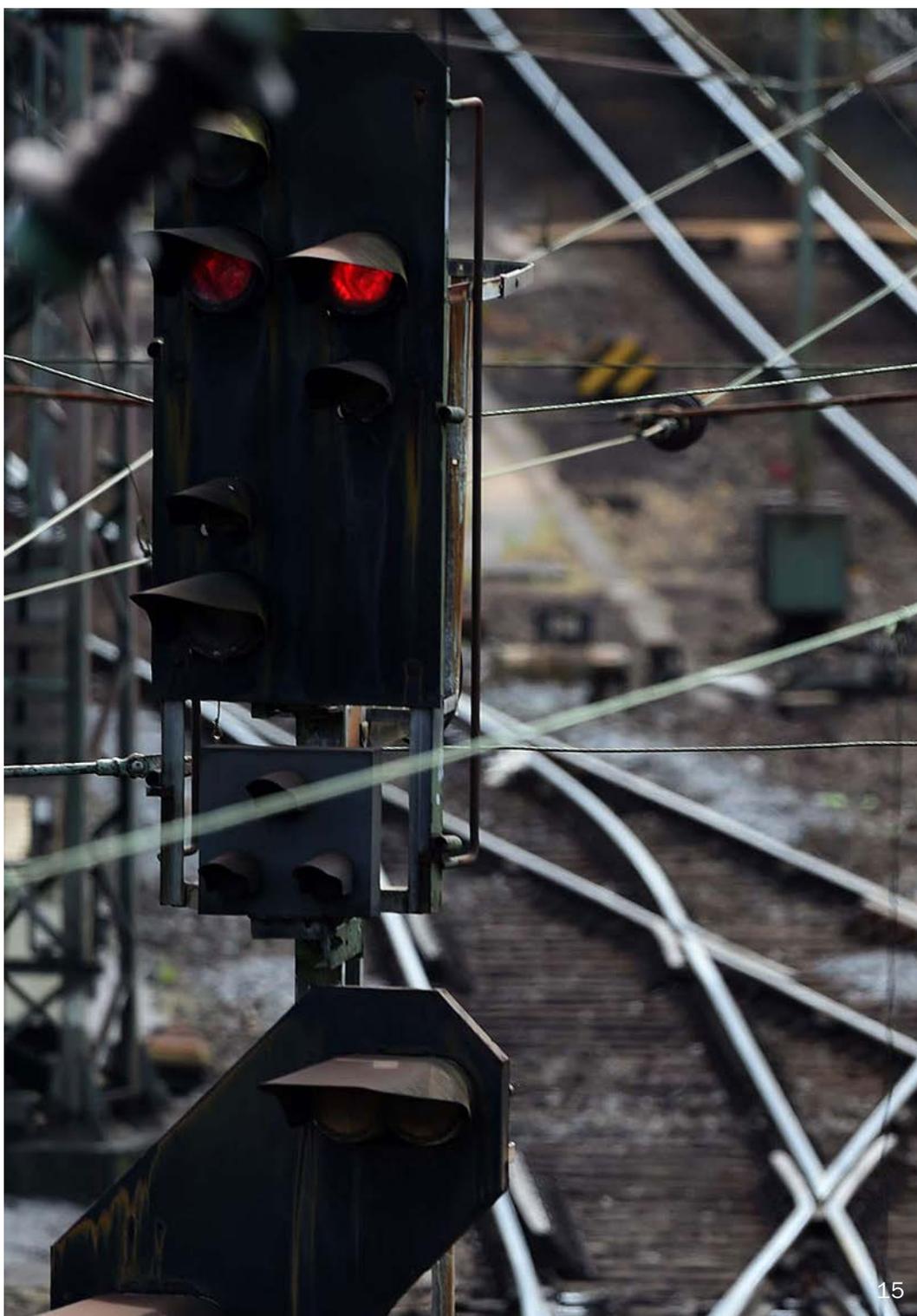


Umsetzungsstand des internen Kontrollsystems

Konkret handelt es hierbei basierend auf dem Anfang 2015 durchgeführten Audit um die Umsetzung folgender Schritte bis Ende September 2015:

- Feinschliff der Buchhaltungsverfahren: Doppelzeichnung der Zahlungsverpflichtungen, Kontrolle der Ordnungsmäßigkeit der Belege usw.;
- Einrichtung eines *Reporting* nach Ziel, welches die Grundlage der Verwaltungskontrolle bildet;
- Einrichtung eines Systems zur Identifikation, Weiterverfolgung und zum *Reporting* von Risiken;
- Finalisierung der Neugestaltung des IT-Systems und der entsprechenden Informatiktools.

Am Ende des Prozesses wird jeder betroffene Mitarbeiter im Hinblick auf die ihm zugeteilten Aufgaben und Ziele über die nötigen Kenntnisse und Informationen verfügen, die für die Einrichtung, Funktionstüchtigkeit und Überwachung des internen Kontrollsystems nötig sind.



Fotos

- 1** [venturocity.com](#)
14/07/2015
- 2** [2tradersclub.com](#)
14/07/2015
- 3** [tiffanyhawk.com](#)
14/07/2015
- 4** [nesta.org.uk](#)
14/07/2015
- 5** [3.bp.blogspot.com](#)
14/07/2015
- 6** [upload.wikimedia.org](#)
14/07/2015
- 7** [7-themes.com](#)
14/07/2015
- 8** [post-gazette.com](#)
14/07/2015
- 9** [cbsminnesota.files.wordpress.com](#)
14/07/2015
- 10** [static2.businessinsider.com](#)
14/07/2015
- 11** [static.pexels.com](#)
14/07/2015
- 12** [free-picture.net](#)
14/07/2015
- 13** [upload.wikimedia.org](#)
14/07/2015
- 14** [images.fineartamerica.com](#)
[images.fineartamerica.com](#)
14/07/2015
- 15** [independent.co.uk](#)
14/07/2015



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