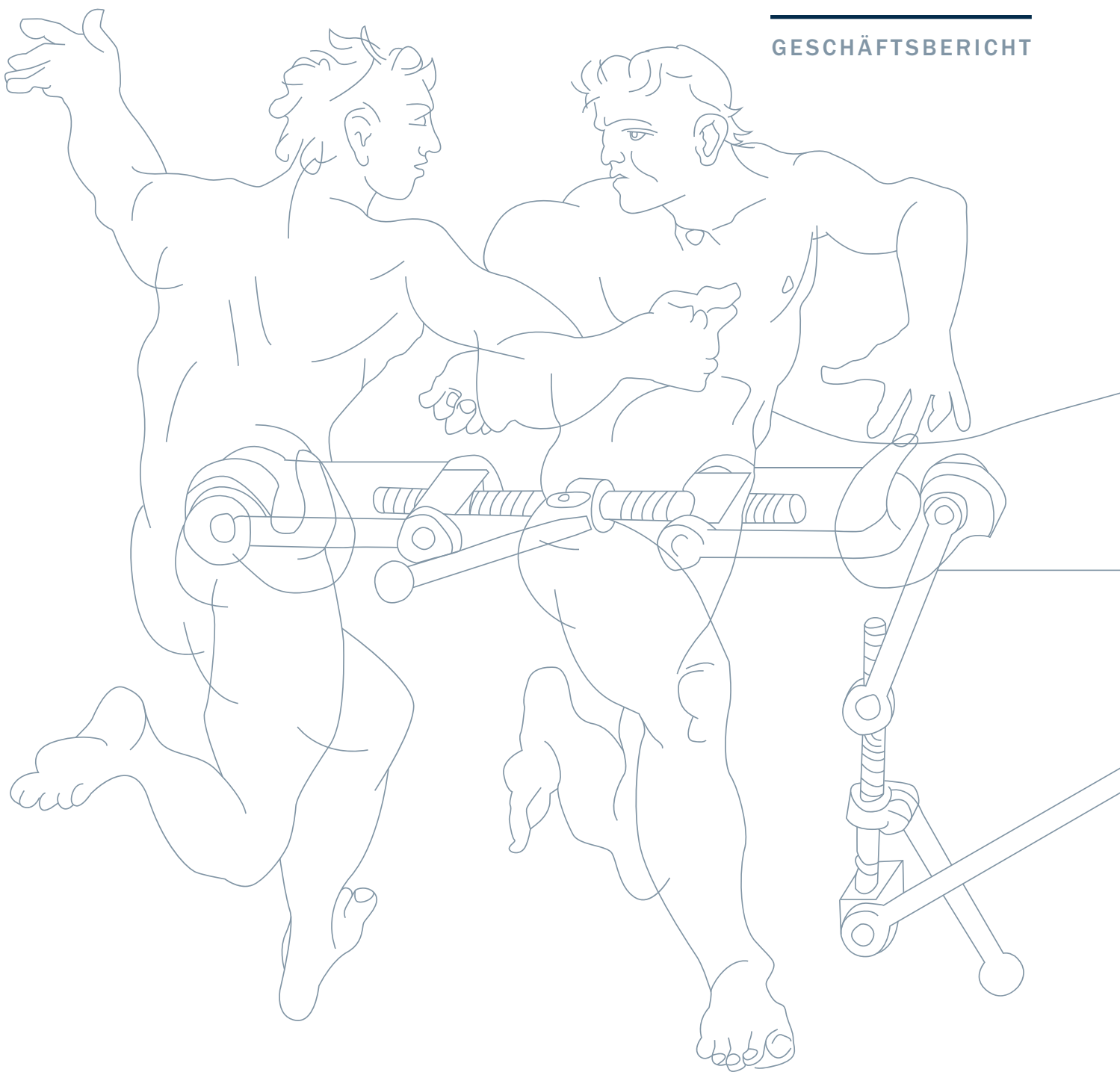




OTIF

2015

GESCHÄFTSBERICHT



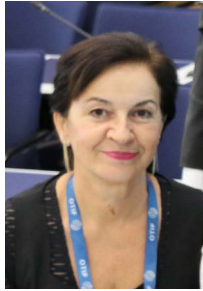


Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

EINLEITUNG



Branka NEDELJKOVIĆ
Vorsitz des
Verwaltungsausschusses



Nikola MILIVOJEVIĆ
Vorsitz des
Verwaltungsausschusses



François DAVENNE
Generalsekretär der OTIF

Das Arbeitsprogramm der OTIF umfasst zwei Jahre. Der Geschäftsbericht 2015 soll nun Bilanz ziehen über die Umsetzung der 15 strategischen Schwerpunkte, die vom Verwaltungsausschuss für 2014 und 2015 bestimmt wurden.

Schon mit der Ausarbeitung des Arbeitsprogrammes für 2016-2017 konnte im Januar 2016 ein erster Überblick über die ergriffenen Maßnahmen erstellt werden. Der Verwaltungsausschuss konnte bei dieser Gelegenheit feststellen, dass – trotz des ehrgeizigen Umfangs des Arbeitsprogramms 2014-2015 – 8 der 15 Ziele erreicht wurden. Dabei handelt es sich vor allem um die Maßnahmen zur Wiederbelebung des Managements der OTIF und diejenigen zur Steigerung der Sichtbarkeit und der Effizienz der Organisation.

So bestand 2015 einer der Hauptschwerpunkte in der Umsetzung des Knowledge Managements innerhalb der Organisation. 2014 war das Jahr der Tools und Instrumente, an deren Konzipierung zahlreiche Arbeitsgruppen mit der Beteiligung aller Mitarbeiter mitgewirkt haben. Im Jahr 2015 hat die Organisation kollektiv damit begonnen, anhand dieser neuen Verfahren zu funktionieren, wodurch sich einerseits das Zusammenleben und -arbeiten und andererseits die Qualität des Outputs verbessert haben.

Darüber hinaus hat sich das Sekretariat der OTIF im Anschluss an eine Buchprüfung durch PwC ein neues Finanzkontrollsystem gegeben und somit neue Transparenz in die Finanzen gebracht, welche sich auch auf den ersten Teil dieses Berichts durchschlägt, wo zum ersten Mal die finanzielle Struktur der Organisation aufgezeigt wird.

An der Vielseitigkeit der von der 12. Generalversammlung am 28. September 2015 behandelten Themen zeigt sich sowohl das Ausmaß der unternommenen Arbeiten als auch das Interesse unserer Mitgliedsstaaten an diesen Themen. Dies gilt es nun bekannt zu machen, um das Interesse unserer Partner zu wecken: Eine Aufgabe, um die sich seit Februar 2015 die neue Kommunikationsabteilung kümmert.

Zum Zeitpunkt der Bilanz stellen wir fest, dass die OTIF in den verstrichenen beiden Jahren einen ganz entscheidenden Weg zurückgelegt hat, der sie nun in die Lage versetzt, den ihr zustehenden zentralen Platz einzunehmen. Das herausragendste Beispiel hierfür liefert die bemerkenswerte Arbeit der RID-Abteilung, die eine bessere Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften zwischen der OTIF und der OSShD herbeigeführt hat.

Die Strategie zur Selbstfestigung der OTIF hat sich dank des Engagements der Mitarbeiter und der tatkräftigen Unterstützung des Verwaltungsausschusses als durchschlagender Erfolg herausgestellt.

Branka Nedeljkić
Vorsitz des Verwaltungsausschusses

Nikola Milivojević
Vorsitz des Verwaltungsausschusses

François Davenne
Generalsekretär der OTIF

ABKÜRZUNGEN

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)

CEN

Europäisches Komitee für Normung

CENELEC

Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung

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



| | |
|---|--|
| <p>CTE Fachausschuss für technische Fragen</p> <p>CUI Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E des COTIF)</p> <p>CUV Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D des COTIF)</p> <p>ECM Für die Instandhaltung zuständige Stelle</p> <p>EIM <i>European Rail Infrastructure Association (nur English)</i></p> <p>ER Einheitliche Rechtsvorschriften</p> <p>ERA Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)</p> <p>ETV Einheitliche Technische Vorschriften</p> <p>ETV GEN-G Einheitliche technische Vorschriften - Allgemeine Bestimmungen – gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken</p> <p>ETV LOC&PAS Einheitliche Technische Vorschriften Lokomotiven und Personenwagen</p> <p>ETV NOI Einheitliche Technische Vorschriften zum Teilsystem - Fahrzeuge: LÄRM</p> <p>ETV WAG Einheitliche Technische Vorschriften-Güterwagen</p> <p>EU Europäische Union</p> <p>EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen</p> <p>GD MOVE Europäische Kommission - Generaldirektion Verkehr und Mobilität</p> <p>GOST Technische Normen und Standards der Staaten, entwickelt und verwaltet vom Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie, der nationalen Normungsorganisation Russlands und der Mitglied der Internationalen Organisation für Normung (ISO)</p> <p>ISO Internationale Organisation für Normung</p> <p>NVR Nationales Einstellungsregister</p> <p>OSShD Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen</p> | <p>OTIF Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr</p> <p>RID Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C des COTIF)</p> <p>RISC Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und Sicherheit der Europäischen Union</p> <p>SMGS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)</p> <p>SMPS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (OSShD)</p> <p>TCDD Türkische Eisenbahngesellschaft</p> <p>TSI Technische Spezifikationen für die Interoperabilität</p> <p>TSI TAF Technische Spezifikation für die Interoperabilität - Telematikanwendungen für den Güterverkehr</p> <p>UIC Internationaler Eisenbahnverband</p> <p>UIP Internationale Union der Güterwagenhalter</p> <p>UNECE Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa</p> <p>UNESCAP Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik</p> <p>UNIDROIT Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts</p> <p>UNIFE Verband der europäischen Eisenbahnindustrie</p> <p>WG TECH Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen</p> |
|---|--|

DIE STRATEGISCHEN ZIELE:

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht.

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

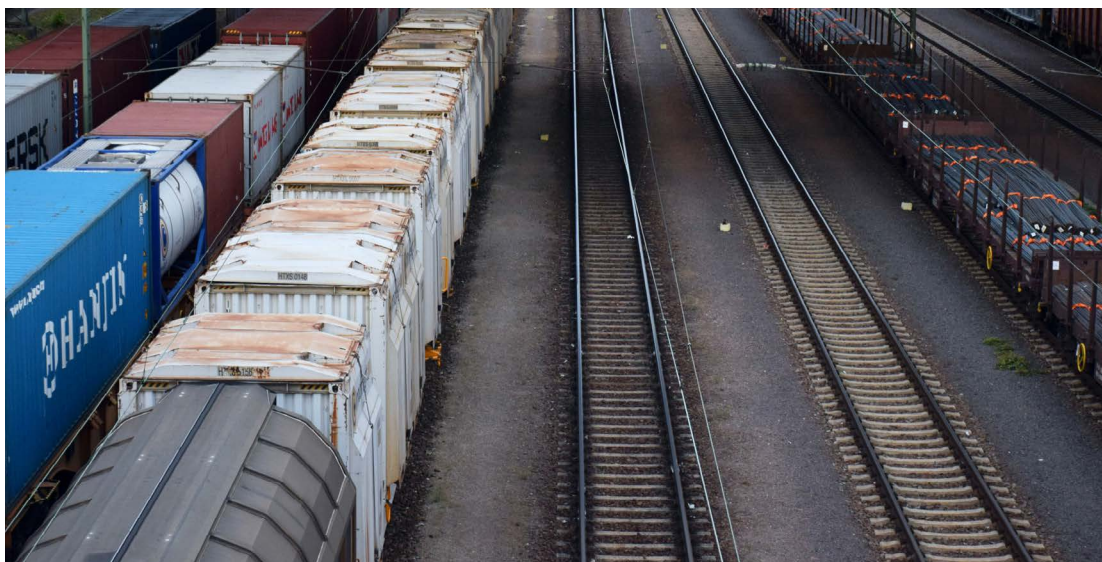
10. Ausweitung der Anwendung des COTIF 1999 auf alle Staaten der Europäischen Union und Erreichung der Rücknahme aller Vorbehalte gegen die Anwendung.
11. Ausweitung der Anwendung des COTIF in Europa, Asien und Afrika.
12. Entwicklung solider Arbeitsbeziehungen mit der Wirtschafts- und Sozialkommission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

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | ENTWICKLUNG DER OTIF | 8 |
| | 12. Generalversammlung | 8 |
| | Förderung des COTIF 1999 | 12 |
| | Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF | 13 |
| | Zusammenarbeit mit der OSShD | 13 |
| | Weiterverbreitung | 14 |
| | Das Protokoll von Luxemburg: ein Register internationaler Sicherungsrechte | 15 |
| 2 | VERBESSERTER REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE | 16 |
| | Arbeitsgruppe CUI | 16 |
| | Erleichterung des euro-asiatischen Verkehrs | 16 |
| | Partnerschaft mit dem CIT | 18 |
| 3 | VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT | 19 |
| | Fachausschuss für technische Fragen | 19 |
| | Entwicklungen in 2015 | 19 |
| | Vertretung der Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten | 22 |
| 4 | ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER | 24 |
| | Gemeinsame Tagung | 24 |
| | RID-Fachausschuss und ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses | 27 |
| | Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD | 28 |
| | Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ des RID-Fachausschusses | 29 |
| | Partnerschaften mit den Organisationen der Vereinten Nationen | 30 |
| 5 | NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF | 31 |
| | Abschluss der Umsetzung des 2013 durchgeführten Audits | 31 |
| | Die OTIF in Zahlen: ein stabilisierter Haushalt | 33 |
| | Die Kommunikationsstrategie 2015 | 34 |



1 | ENTWICKLUNG DER OTIF

12. Generalversammlung

Die 12. Generalversammlung der OTIF, die am 29. und 30. September 2015 in Bern stattgefunden hat, hat den teilnehmenden Mitgliedstaaten die Gelegenheit geboten, alle Vorschläge betreffend die Teilrevision des COTIF und seiner Anhänge D (ER CUV), F (ER APTU) und G (ER ATMF) zu genehmigen.

12. Tagung der Generalversammlung: die rechtlichen Aspekte

Änderungen am COTIF

Schon seit langer Zeit zeichnete sich die Notwendigkeit einer Anpassung des Übereinkommens ab, um Text und Realität miteinander in Einklang zu bringen. Neben redaktionellen Anpassungen, wurden insbesondere die folgenden Punkte weiterentwickelt:

- Um den Empfehlungen des Rechnungsprüfers nachzukommen, hat die Generalversammlung beschlossen, zur Praxis der jährlichen Erstellung von Voranschlag, Rechnungsabschluss und Geschäftsbericht zurückzukehren.
- Artikel 20 § 3 COTIF wurde so geändert, dass der Fachausschuss für technische Fragen Entwürfe für Einheitliche Technische Vorschriften nicht nur annehmen oder ablehnen, sondern zum Zeitpunkt der Annahme auch abändern kann. Diese Änderung spiegelt die angewendeten Arbeitsmethoden des Ausschusses wider und bringt somit das Recht mit der Praxis in Einklang.
- Mit der Änderung von Artikel 24 § 5 wurden die Frist, ab der eine gelöschte Linie nicht mehr dem COTIF unterstellt ist, und diejenige, ab der eine neu eingetragene Linien dem COTIF unterstellt ist, miteinander harmonisiert.

Revision der CUV

Die Generalversammlung hat eine Änderung in Artikel 9 angenommen, mit der die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) als Person definiert wird, derer sich der Halter für die Einhaltung der Vertrages bedient.

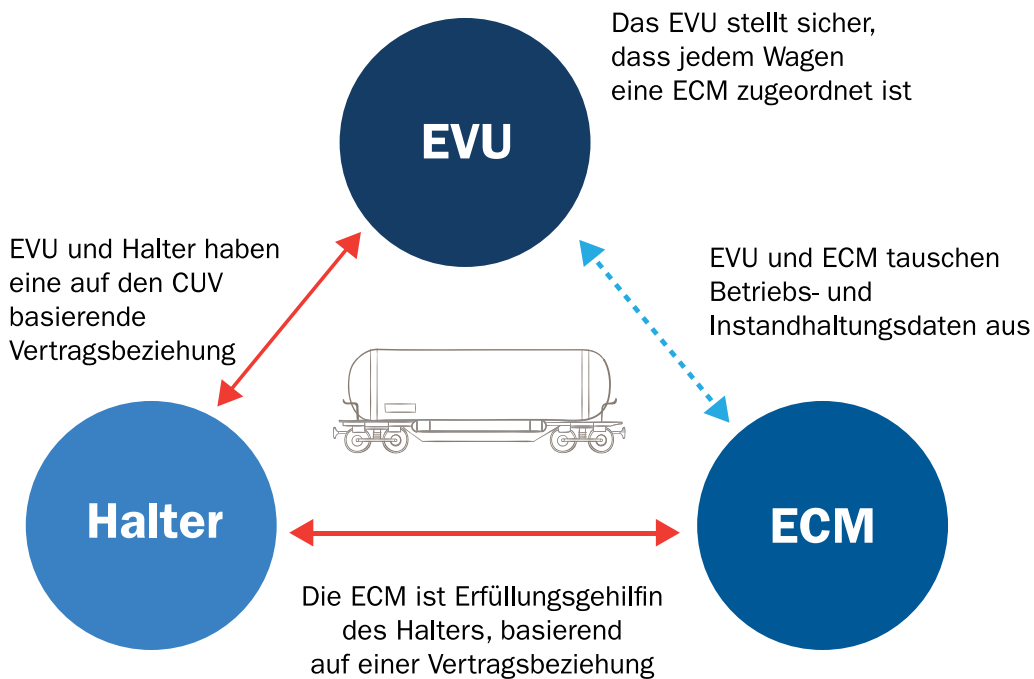
Wie im nachfolgenden Schema verdeutlicht, besteht die Besonderheit der Verwendung von Wagen im Güterverkehrs darin, dass der Halter (der ein Eisenbahnunternehmen oder die Filiale eines solchen sein kann) den Betrieb seiner Güterwagen an ein Eisenbahnunternehmen überträgt. Die besondere Haftung des Halters 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.



François Davenne
Generalsekretär der OTIF

Ziel Nr. 5

Klärung von
Haftungsfragen, die
sich durch die jüngsten
Entwicklungen im
europäischen Recht
ergeben haben



Die systematisierten Beziehungen zwischen Halter und ECM

Der neue Paragraph 3 in Artikel 9 stellt sicher, dass

- in Absatz 1 der Halter seinen Pflichten betreffend die Instandhaltung des Wagens gemäß Verwendungsvertrag im internationalen Verkehr nachkommt, indem er sich in Anlehnung an Artikel 9 § 2 CUI zum Infrastrukturbetreiber einer ECM bedient. Hierdurch wird die Identifizierung des Haftenden und des Rechtsinstrumentes, das dieser Haftung zugrunde liegt, möglich;
- 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 ER CUV eine klare Rollen- und Pflichtenverteilung der einzelnen Akteure untereinander festlegen, sei es im Rahmen bilateraler Verträge oder im Rahmen multilateraler Verträge wie dem AVV für Güterwagen.

Auf Vorschlag Deutschlands hat die 12. Generalversammlung darüber hinaus auch einen Artikel 1a angenommen, mit dem präzisiert wird, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV ausschließlich die sich aus dem zwischen den Parteien (Halter und Eisenbahnunternehmen) geschlossenen Verwendungsvertrag ergebenden Pflichten sowie die Haftung einer Vertragspartei gegenüber der anderen regeln und das öffentliche Recht in Bezug auf Sicherheit und Ordnung unberührt lassen. Nach dem Muster des Artikels 2 der ER CIM wird jeder etwaige Zweifel in Bezug darauf, dass die ER CUV keine Auswirkungen auf die Pflichten des öffentlichen Rechts haben, ausgeräumt.

CIM und elektronischer Frachtbrief

Die Arbeitsgruppe „ER CIM“ hat entsprechenden dem ihr vom 25. Revisionsausschuss erteilten Mandat zweimal in Bern getagt (9. Dezember 2014 und 18. März 2015). Sie hat die Änderungsvorschläge für die ER CIM geprüft und dabei der Frage der zur Förderung und Generalisierung des Einsatzes des elektronischen Frachtbriefs vorzusehenden Bestimmungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

In ihren Diskussionen zum elektronischen Frachtbrief ist die Arbeitsgruppe entscheidend voran gekommen und zu gewissen Grundsatzentscheidungen gelangt, die mit den im Straßenverkehr gewählten Lösungen vereinbar sind. Dennoch ist es notwendig, dass der Sektor – in Person des CIT – auf dieser Grundlage eine neue Prüfung der funktionalen Erfordernisse des elektronischen Frachtbriefs vornimmt.

Die 12. Generalversammlung hat die von der Arbeitsgruppe CIM unternommenen Arbeiten und die Fortsetzung der Revisionsbemühungen der ER CIM zur Kenntnis genommen.

12. Tagung der Generalversammlung: die technischen Aspekte

Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss der Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF), sowie einigen geringfügigen Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU), zugestimmt.

Hierbei ging es hauptsächlich um die Streichung des Begriffes „sonstiges Eisenbahnmaterial“, der keinen praktischen Nutzen zu haben schien. Ein weiteres Argument war, dass es hierfür im Recht der Europäischen Union (EU) keine Entsprechung gibt, und dass jegliche Anforderung in Bezug auf „sonstiges Eisenbahnmaterial“ somit zu einer Inkompatibilitätsquelle zwischen COTIF und EU-Recht geworden wäre und den internationalen Eisenbahnverkehr verhindert oder erschwert hätte.

In einem ersten Schritt hat der Revisionsausschuss alle Verweise auf den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus den in seiner Zuständigkeit liegenden Artikeln der APTU und ATMF entfernt. Als zweiten Schritt hat der Revisionsausschuss daraufhin die Streichung des Begriffes „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus Artikel 3 APTU und den Artikeln 1 und 3 ATMF vorgeschlagen, welche im Zuständigkeitsbereich der Generalversammlung liegen.

Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen

Während des ersten Quartals 2015 hat die Abteilung Recht gemeinsam mit der Abteilung Eisenbahntechnik die Erläuternden Bemerkungen aktualisiert und dabei die Lesbarkeit und die Kohärenz mit den letzten genehmigten Änderungen des COTIF und seiner Anhänge verbessert.

Es sei daran erinnert, dass der 25. Revisionsausschuss bereits die Absicht des Generalsekretärs, dieses Vorhaben ab Juli 2014 in die Tat umzusetzen, zur Kenntnis genommen hatte. Ende 2014 konnte das Projekt abgeschlossen werden. Anfang 2015 hat die Rechtsabteilung die Mitgliedstaaten und die Europäische Union über das Endergebnis der Arbeiten informiert und um ihre Stellungnahme dazu gebeten. Dank der Mitarbeit der Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission, welche alle Antworten zu den in ihrer Zuständigkeit liegenden Themen koordiniert hat, konnte das Sekretariat alle Kommentare berücksichtigen. Alle Fehler und mehrdeutigen Formulierungen konnten aus der Neufassung der Erläuternden Bemerkungen eliminiert werden.

Im März 2015 hat der Vorsitzende des Revisionsausschusses die überarbeitete und konsolidierte Fassung der Erläuternden Bemerkungen den Mitgliedstaaten im schriftlichen Verfahren zur Abstimmung vorgelegt. Im April 2015 wurde sie in all ihren Teilen angenommen.

Abschließend hat die 12. Generalversammlung diese Neufassung der Erläuternden Bemerkungen, Stand vom 21. April 2015, mit geringfügigen Aktualisierungen zur Kenntnis genommen. Seit November 2015 ist die konsolidierte Fassung der Erläuternden Bemerkungen zum COTIF und seinen Anhängen auf der Website der OTIF aufgeschaltet; sie ist den Nutzern des COTIF-Rechts weiterhin ein große Hilfe.

Ziel Nr. 7

Entwicklung technischer
Vorschriften für die
sichere Verbesserung der
Interoperabilität

Ziel Nr. 6

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

Interdisziplinäre Koordination

Harmonisierung von RID und ATMF

Basierend auf einer Studie, in deren Rahmen Zusammenwirken und Kohärenz zwischen Eisenbahngesetzgebung und Gefahrgutgesetzgebung innerhalb der Europäischen Union untersucht wurden und die im Auftrag der Europäischen Kommission im März 2013 durchgeführt worden war, haben das Sekretariat der OTIF und die Europäische Kommission bei gleichzeitiger Berücksichtigung ihrer eigenen Analysen ein gemeinsames Dokument zum Zusammenwirken von RID und ATMF zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G verfasst.

Dieses Dokument wurde im Dezember 2014 im Fachausschuss für technische Fragen und im RID-Fachausschuss aufseiten der OTIF und in den Ausschüssen RISC und TMD aufseiten der EU verteilt.

Entsprechend den Empfehlung aus der gemeinsamen Analyse des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet und mit folgendem Mandat ausgestattet:

- Analyse der Ergebnisse der oben erwähnten Studie der Kommission und Bestimmung der Bereiche, in denen das Zusammenwirken zwischen Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften verbessert werden sollte;
- Identifizierung der nach Abschluss der Studie neu aufgetretenen Aspekte;
- Feststellung, ob die von den Akteuren bereits ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind. Andernfalls Bestimmung der noch nicht in Angriff genommenen Probleme und Vorschlag (gesetzlicher) Lösungen für ihrer Behebung;
- Vorschlag eines angemessenen Rahmens für alle Themen, die in den Aufgabenbereich beider Ausschüsse fallen, basierend auf den innerhalb der vorgenannten Aufgaben bestimmten Aspekte und Lösungen.

Die Arbeitsgruppe wird 2016 zum ersten Mal tagen und ihre Ergebnisse könnten als Diskussionsgrundlage für eine Grundsatzdebatte dienen.



Förderung des COTIF 1999

2015 konnte die Umsetzung des Ziels Nr. 10 abgeschlossen werden: Die Anwendung des COTIF ist auf europäischer Ebene heute einheitlich. So hat das sehr starke Engagement unserer Mitgliedstaaten mit Unterstützung der Europäischen Union dazu geführt, dass:

- Frankreich seine Vorbehalte zurückgezogen hat und seit dem 1. Juli das gesamte Übereinkommen anwendet;
- das Vereinigte Königreich seit dem 28. August 2015 mit Ausnahme der ER CUI alle Anhänge des COTIF anwendet;
- die Slowakei am 27. August 2015 all ihre Vorbehalte zurückgezogen hat;
- Irland im Laufe des Sommers 2015 die politische Entscheidung getroffen hat, das COTIF 1999 zu ratifizieren.

Die Tschechische Republik, letztes Land, das noch nicht all seine Vorbehalte zurückgezogen hat, alle nötigen Konsultationen durchgeführt hat und den Reigen der übrigen Länder im Laufe des Jahres 2016 vervollständigen sollte.

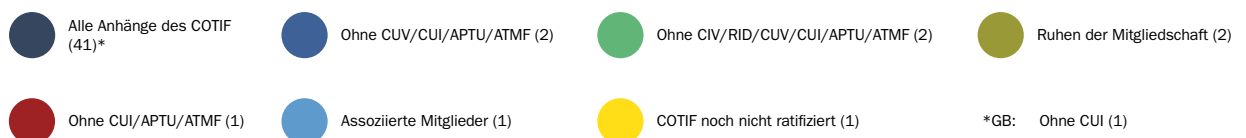
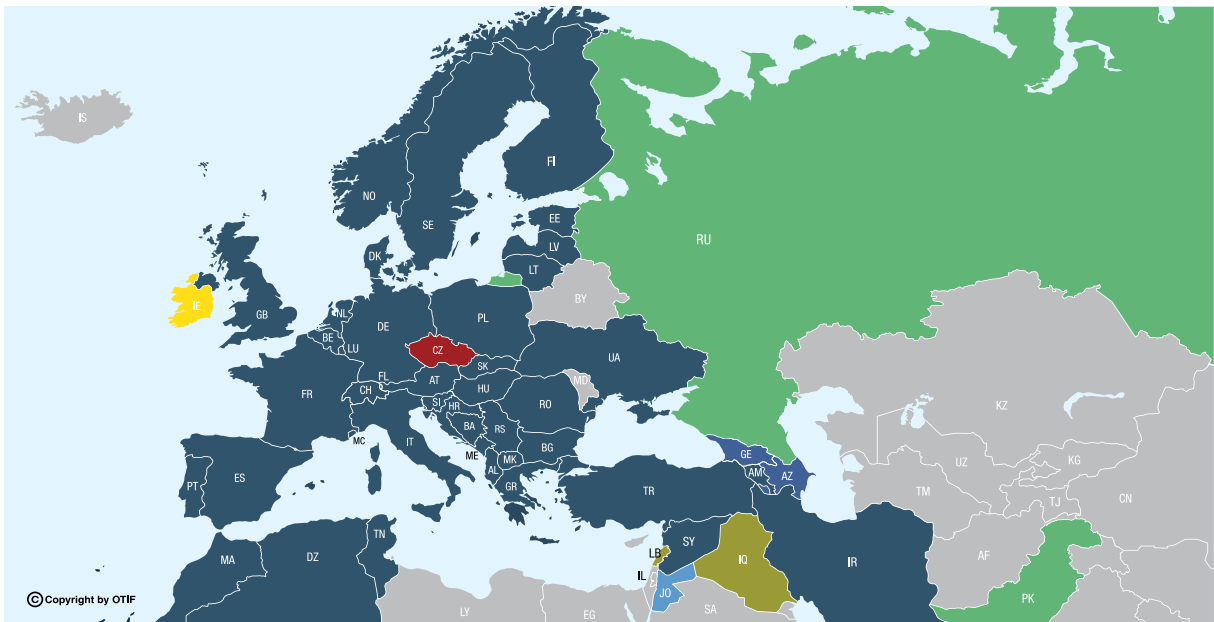
Für die Organisation ist es ungemein wichtig, einen homogenen Anwendungsbereich in Europa vorzuweisen. Unser Recht ist faktisch integraler Bestandteil des Eisenbahnrechts der Europäischen Union – sowohl auf vertraglicher Ebene, wo unsere verschiedenen Anhänge die die Haftungsfragen im Güter- und Personenverkehr regeln, als auch auf der Ebene der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Da das COTIF dazu bestimmt ist, sich weiter auszudehnen, muss für interessierte Staaten unbedingt klar sein, dass seine Anwendung eine unausweichliche Realität darstellt.

Ziel Nr. 10

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

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge

Stand 15. Januar 2016



Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF

2015 konnte die OTIF sich über den Beitritt Aserbaidschans freuen, das am 1. November 2015 der 50 Mitgliedstaat der OTIF geworden ist. Dieser Beitritt steht ganz im Zeichen des Projektes „Baku-Tiflis-Kars“, das 2007 gestartet wurde und jetzt schon bald in die Endphase gelangt. Diese zukünftige Linie wird nach ihrer Fertigstellung nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Aserbaidschan, Georgien und der Türkei darstellen, sondern auch Verkehre nach Europa einerseits und Zentralasien andererseits ermöglichen.

Die Entwicklung ist im Rahmen des Seidenstraßenprojektes zu betrachten, welches eine Möglichkeit bietet, an einem einheitlichen Recht für den euro-asiatischen Raum zu arbeiten. Der Generalsekretär der OTIF hatte in diesem Zusammenhang die Gelegenheit, auf einem von der georgischen Regierung am 15. Oktober 2015 organisierten hochrangigen Forum zu sprechen. Die chinesischen Behörden waren auf diesem Event gleichermaßen vertreten wie das amerikanische Handelsministerium. Die Frage nach dem Betriebssystem der künftigen Seidenstraße ist für den Erfolg des Projektes von zentraler Bedeutung und das COTIF nimmt in dieser Hinsicht eine Schlüsselrolle ein.

Ebenfalls in Asien konnte der Generalsekretär anlässlich des in Bangkok von der UNESCAP (Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen) und dem UIC organisierten Seminar über Erleichterungen im Eisenbahnverkehr den Mehrwert der OTIF präsentieren. Diese Region der Welt befindet sich derzeit mitten im Umbruch und die Frage nach dem anzuwendenden internationalen Recht ist ganz zentral. Unsere Kontakte mit der UNESCAP münden allmählich in eine gemeinsame Sichtweise.

Auf der Arabischen Halbinsel hat unser Memorandum of Understanding mit dem Golf-Kooperationsrat zu einem gemeinsam mit dem UIC am 30. März 2015 in Doha organisierten Seminar über die rechtliche und technische Interoperabilität geführt.

Zusammenarbeit mit der OSShD

Unsere Arbeitsbeziehungen mit der OSShD entwickeln sich seit ihrer Erneuerung mit dem gemeinsamen Standpunkt vom 12. Februar 2003 stetig. Es werden regelmäßig Treffen auf hoher Ebene organisiert und eine solide Partnerschaft entsteht. Diese manifestiert sich in der Beteiligung von Experten der OTIF in Arbeitsgruppen der OSShD sowie in unserem Gedankenaustausch mit der OSShD in Bezug auf ein einheitliches euro-asiatisches Eisenbahnrecht.

Am 13. Oktober 2015 sind die beiden Herren Szozda, Vorsitzender des Komitees der OSShD, und Zhukov, Vize-Vorsitzender des Komitees der OSShD, zum ersten Mal nach Bern gereist, um die Zusammenarbeit mit der OTIF zu festigen. Bei dieser Gelegenheit wurde beschlossen, schrittweise gemeinsame Arbeitsgruppen einzurichten und die im gemeinsamen Standpunkt von 2003 vorgesehenen gemeinsamen Maßnahmen zu überarbeiten, um sie an die angestrebte operativere Zusammenarbeit anzupassen.

2013 bereits sind unserer Arbeitsbeziehungen zur EU auf formelle Füße gestellt worden und seit Ende 2015 kann Ziel Nr. 1 nun auch in Bezug auf die OSShD als erreicht angesehen werden.

Ziel Nr. 11

Ausweitung der
Anwendung des COTIF in
Europa, Asien und Afrika

Ziel Nr. 12

Entwicklung solider
Arbeitsbeziehungen mit
der Wirtschafts- und
Sozialkommission der
Vereinten Nationen für
Asien und den Pazifik
(UNESCAP)

Ziel Nr. 1

Entwicklung von
Arbeitsbeziehungen
zu Kommission und
ERA einerseits und zur
OSShD andererseits

Weiterverbreitung

Um für unsere Mitgliedstaaten außerhalb der Europäischen Union zu einer Brücke werden zu können, ist es fundamental, gemeinsam mit unseren Partnern gezielte Weiterverbreitungsaktivitäten zu betreiben. Jede Abteilung hat sich durch die Erstellung synthetischer Dokumente und die Teilnahme an Veranstaltungen unterschiedlichster Art diesem Ziel verpflichtet.

Sinnbildlich für diese neue Strategie steht das Seminar in Doha. Es hat in Katar mit Unterstützung der katarischen Eisenbahn den UIC, die OTIF und das CIT um ein zentrales Thema der Zukunft der Eisenbahnbeförderung versammelt: „Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, Normierung und Harmonisierung“. Der Erfolg dieser Veranstaltung beruhte auf den komplementären Beziehungen der Teilnehmer, durch die den vertretenen Eisenbahnen – aus der Golfregion und darüber hinaus – ein kohärenter und differenzierter Überblick über das Thema gegeben werden konnte.

In 2015 hat das Sekretariat der OTIF ein internes Weiterbildungsprogramm geschaffen, welches sich an ausgewählte Mitarbeiter der zuständigen nationalen Behörden richtet, die mit der Anwendung der technischen Anhänge des COTIF zu tun haben. Die Teilnehmer des Programms nehmen an den täglichen Aktivitäten der Abteilung Technik der OTIF teil und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen zu den technischen Anhängen des COTIF. Im Gegenzug können sie dem Personal des Sekretariates dabei helfen, ein besseres Verständnis der Anwendung des COTIF in dem betreffenden Staat zu erlangen. Nach der Fortbildung sind die Hospitanten somit gut gewappnet, um das neu erworbene Wissen direkt anzuwenden, weiter zu vertiefen und auf nationaler Ebene weiterverbreiten zu können. 2015 wurde das Programm von zwei Teilnehmern aus der Türkei genutzt und hat für beide Seiten eine große Bereicherung dargestellt.

Am 9. Juli 2015 hat das Sekretariat im European Training Centre for Railways (ETCR) im belgischen Brügge zum dritten Mal infolge des COTIF und der OTIF präsentiert. Das ETCR ist ein unabhängiger Verband aus Unternehmen des europäischen Eisenbahnsektors. Er verfolgt das Ziel, (zukünftigen) Führungskräften die Möglichkeit zum Studium des europäischen Verkehrsrechts zu geben und sie über die jüngsten Entwicklungen im Eisenbahnsektor zu informieren. Die Präsentation des Sekretariates betraf den Anwendungsbereich des COTIF, seine Interaktionen mit dem Eisenbahnrecht der EU und seine Bedeutung für den internationalen Eisenbahnverkehr innerhalb der EU-Außengrenzen und darüber hinaus.

Am 15. Oktober 2015 hat das Sekretariat der OTIF auf dem dritten Eisenbahnkongress in Bosnien und Herzegowina zum Thema „Das COTIF als Mittel für Kooperation und regionale Integration“ gesprochen und ist dabei auf die erreichte Kompatibilität zwischen COTIF und EU-Recht im Bereich der Zulassung von Fahrzeugen eingegangen. Diese Präsentation ist in den Rahmen der Weiterbildungsaktivitäten und des Wissensaustauschs in den Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF einzugliedern, mit denen die Kenntnisse der Eisenbahnakteure in Bezug auf das OTIF-Recht vertieft werden sollen.

Vom 2. bis 4. Juni 2015 fand auf Einladung der UIC-Region „Naher Osten“, der staatlichen türkischen Eisenbahngesellschaft TCDD, des Eisenbahntrainingszentrums für den Nahen Osten (MERTCe) und des Forschungszentrums für statistische, wirtschaftliche und soziale Fragen islamischer Staaten (SESRIC) ein Schulungskurs für die Beförderung gefährlicher Güter in Eskişehir (Türkei), dem Sitzort des MERTCe, statt. Eingeladen waren Mitarbeiter der Eisenbahnen des Nahen Ostens. Das Sekretariat der OTIF erläuterte bei dieser Veranstaltung die rechtlichen Grundlagen des RID und die Verbindung des RID mit den Gefahrgutvorschriften der übrigen Verkehrsträger.

Ziel Nr. 2

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

Das Protokoll von Luxemburg: ein Register internationaler Sicherungsrechte

Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung wurde auf der Diplomatischen Konferenz im Februar 2007 in Luxemburg angenommen.

Dieses Protokoll beinhaltet ein neues Rechtsregime für die Anerkennung und Ausübung der Sicherungsrechte, insbesondere der Verleiher und Leasinggeber, wenn rollendes Eisenbahnmaterial mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. In diesen Rahmen wird ein Register eingerichtet sowie eine Aufsichtsbehörde für das besagte Register.

Das Protokoll von Luxemburg ist deswegen 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 Sekretariates der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers beim Depositar (UNIDROIT).

In Erwartung des Inkrafttretens des Protokolls wurde durch die Resolution Nr. 1 der Diplomatischen Konferenz ein vorbereitender Ausschuss mit vollen Ermächtigungen als vorläufige Aufsichtsbehörde eingerichtet.

In diesem Zusammenhang hat das Sekretariat der OTIF 2015 vertiefte Diskussionen mit dem vorbereitenden Ausschuss geführt, um die Textentwürfe zur Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde einerseits und zu ihrem Statut andererseits zu konsolidieren.

Parallel dazu hat das Sekretariat zur Förderung des Protokolls beigetragen, sei es durch die Weitergabe von Kontakten, insbesondere in Frankreich, oder sei es durch die Aufnahme des Themas in die 2016 in Aserbaidschan und der Türkei zu organisierenden Seminare in Zusammenhang mit der Identifizierung von Zielländern.



2 | VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

Arbeitsgruppe CUI

Seit der 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25.-26.6.2014) haben bereits drei Tagungen einer vom Generalsekretär mit Blick auf die Vorbereitung der Revision der ER CUI eingerichteten Arbeitsgruppe stattgefunden (am 10. Dezember 2014, am 8. Juli 2015 und am 24. November 2015). Ihre Hauptaufgabe ist es, Klarheit in den aktuell relativ schwammigen und unterschiedlich ausgelegten Anwendungsbereich der CUI zu bringen, da sich die aktuell herrschende Unklarheit negativ auf die Anwendung der CUI und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem die Infrastrukturbetreiber, auswirkt. Die Gruppe befasst sich auch mit den Fragen der Haftung der beiden am Infrastrukturnutzungsvertrag beteiligten Parteien, d. h. dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber.

Neben den Mitgliedstaaten nehmen auch die Europäische Kommission und Vertreter der Stakeholder (CIT, EIM, RNE, CER) an den Arbeiten teil. Die ersten Ergebnisse zeichnen sich u. a. in Bezug auf den grundsätzlichen Konsens bei der Frage, dass der Anwendungsbereich von den Verträgen CIV und CIM klarer formuliert und an einen Zug im internationalen Verkehr gekoppelt sein soll, bereits ab. Ein in diesem Sinne angepasster Anwendungsbereich der CUI entspräche mehr der Realität.

Erleichterung des euro-asiatischen Verkehrs

Auf dem Weg zu einem einheitlichen euro-asiatischen Recht

Die Unterzeichnung durch 37 Staaten der UNECE der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien am 26. Februar 2013 hat dem Projekt eines „einheitlichen euro-asiatischen Eisenbahnrechts“ der UNECE einen neuen Elan verliehen.

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechtsunterstütze das Sekretariat der OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen den CIM und dem SMGS, welches sich auf gesetzesartige Bestimmungen beschränken sollte, die im Anwendungsbereich der CIM und des SMGS in Übereinstimmung mit den Erwartungen der Stakeholder schnell umgesetzt werden können.

Die Expertengruppe ist 2015 dreimal zusammengekommen. Bei der Tagung im Oktober 2015 konnte der Entwurf „einschlägiger Rechtsvorschriften“ für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien fertiggestellt und der Arbeitsgruppe Eisenbahnverkehr (SC.2) im November 2015 vorgelegt werden.

Aus Sicht des Sekretariates der OTIF verkörpert dieser Entwurf ein Schnittstellenrecht zwischen den CIM und dem SMGS. Es beschränkt sich auf hochrangige Vorschriften, welche die Grundlage eines Beförderungsvertrages bilden können, der sich in nur einem Frachtbrief und vor allem in nur einem Haftungsregime niederschlägt.



Carlos del Olmo
Leiter der
Rechtsabteilung

Ziel Nr. 5

Klärung von
Haftungsfragen, die
sich durch die jüngsten
Entwicklungen im
europäischen Recht
ergeben haben



Ein Schnittstellenrecht zwischen CIM und SMGS

Im Gegensatz dazu haben die Diskussionen in der UNECE in Bezug auf die rechtliche Natur des einzurichtenden Rechtsinstruments und die Institution, die es verwalten soll, leider noch zu keinem konkreten Ergebnis geführt. In diesem Zusammenhang hat die SC.2 beschlossen, dem Binnverkehrsausschuss der UNECE zu seiner Tagung vom 23.-26. Februar 2016 einen Resolutionsentwurf zu unterbreiten, mit dem die Eisenbahnunternehmen und die im Eisenbahnverkehr aktiven internationalen Organisationen u. a. ermuntert werden sollten, die Rechtsvorschriften so weit wie möglich in der Praxis zu testen.

Das Sekretariat der OTIF wird weiterhin seine gesammelte Expertise in diese Arbeiten einbringen, ganz im Sinne des Beschlusses der 12. Generalversammlung, welche den Generalsekretär der OTIF beauftragt hat, die Arbeiten der UNECE und der OSShD nach Kräften zu unterstützen, um schnell zu einer Lösung für die Verwaltung des künftigen einheitlichen Rechts zu gelangen.

Erleichterung im Eisenbahnverkehr – Studie zu den Korridoren

Die von der OTIF 2014 und 2015 durchgeführte Studie zu den Korridoren sollte am Beispiel von zwei euro-asiatischen Korridoren aufzeigen, in welchen Bereichen die OTIF einen tatsächlichen Mehrwert für die Bildung dieser Strecken beisteuern kann. Diese Korridore werden das verbindende Netz für einen interkontinentalen Eisenbahnverkehr bilden. Die Arbeiten wurden zu einem Großteil von der ukrainischen Juniorexpertin, Frau Galushko, mit Unterstützung der Experten des Sekretariates durchgeführt. Die Studie hat ergeben, dass unsere Partner und die Akteure des Eisenbahnsektors in vier Bereichen ein Tätigwerden der OTIF erwarten:

1. Einrichtung einer partnerschaftlichen Arbeit mit der OSShD. Dies setzt voraus, dass der russischen Sprache innerhalb der OTIF ein höherer Stellenwert eingeräumt wird, indem sowohl durch Neueinstellungen Mitarbeiter erworben werden, die des Russischen mächtig sind, als auch durch die Übersetzung bestehender Rechts- und Kommunikationstexte ins Russische;
2. Harmonisierung der Nutzungsverträge für Fahrzeuge, dem Bindeglied zwischen Halter und Beförderer: Die Bereitstellung einheitlicher Bedingungen für die Intervention der Halter von Privatwagen auf den großen euro-asiatischen Korridoren ist eine der Schlüsselbedingungen für den Erfolg des Containerverkehrs;
3. Harmonisierung des Datenaustauschs als weiterer Schlüssel für eine erfolgreiche Entwicklung des Verkehrs: Ausgehend von der TSI TAF, die ein kohärentes Modell für diesen Austausch liefert, werden wir in enger Zusammenarbeit mit ERA und OSShD an einem gemeinsamen Verständnis arbeiten;
4. Weitverbreitung und Ausbildung: in Zusammenarbeit mit dem CIT werden wir unsere Anstrengungen erhöhen, denn fehlendes Wissen und die sich daraus ergebenden Fehler können ebenfalls einen der Hauptgründe für gravierende Funktionsschwächen darstellen.



Mit Blick auf zukünftige Schwerpunkte wird die Rechtsabteilung Überlegungen zu den Verträgen über die wichtigsten Güterverkehrsfazilitäten anstellen. Denn Güterbahnhöfe, Umschlageneinrichtungen für Fähren – insbesondere im Schwarzen Meer – und Einrichtungen zum Umladen von Containern zwischen UIC-Güterwagen und Güterwagen der 1520 Spurweite stehen de facto im Zentrum des Seidenstraßen-Projektes. Von einer allgemeineren Warte aus gesehen sollen die Güterkorridore neben der Entwicklung des euro-asiatischen Handels durch sogenannte „Trockenhäfen“ auch die wirtschaftliche Entwicklung der Länder Zentralasiens fördern.

Partnerschaft mit dem CIT

Auch in 2015 war die Partnerschaft mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee unverzichtbar:

- einerseits, weil es für das Sekretariat der OTIF wichtig ist, sich bei der Lösung praktischer Probleme und der Konzeption neuer Rechtstexte auf die betriebliche Erfahrung der Eisenbahnunternehmen und eine realitätsgetreue Einschätzung der Hindernisse des Sektors stützen zu können;
- andererseits, weil, obwohl die Aufgabe des CIT in der Vertretung der Interessen seiner Mitglieder besteht, es eine privilegierte Position mit Blick auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV innehat, da es unterstützende Dokumente wie den CIM-Frachtbrief und die Beförderungsausweise für CIV-Fahrgäste entwickelt, die in ganz Europa und darüber hinaus anerkannt werden.

Das Sekretariat der OTIF nimmt an den meisten der Arbeitsgruppen des CIT teil. Im Allgemeinen beteiligen sich beide Parteien aktiv an den verschiedenen Veranstaltungen der jeweils anderen Partei.

3 | VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT

Fachausschuss für technische Fragen

Am 10. und 11. Juni 2015 hat die 8. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) stattgefunden und unter anderem die folgenden Beschlüsse getroffen:

- Annahme der überarbeiteten ETV zu den Lärmanforderungen für Eisenbahnfahrzeuge (ETV Lärm) mit folgenden Änderungen:
 - Die Anforderungen decken nicht nur die konventionellen, sondern auch die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ab,
 - anwendbar auf alle Fahrzeuge im Anwendungsbereich der ETV WAG und der ETV LOC&PAS,
 - Einführung zusätzlicher Grenzwerte für intermittenten (Hauptluftkompressor) und impulsiven (Entlüftungsventil) Lärm,
 - Verweise auf die Norm EN/ISO 3095, die den Inhalt der Norm prEN im Anhang ersetzt,
- Inkrafttreten der überarbeiteten ATMF am 1. Dezember 2015,
- geringfügige redaktionelle Änderungen der ETV Güterwagen (ETV WAG) mit Inkrafttreten ebenfalls am 1. Dezember 2015.

Da am 1. Juli 2015 eine Neufassung der ATMF in Kraft treten sollte, hat das Sekretariat der OTIF dem CTE vorgeschlagen, parallel dazu auf der Website der OTIF ein erläuterndes Dokument zu den ATMF 2015 zu veröffentlichen. Dieses vom CTE genehmigte Dokument erklärt die Aufgaben und Zuständigkeiten der von den ATMF betroffenen Parteien. Es wurde auf der Website der OTIF veröffentlicht und hilft den Mitgliedstaaten bei einer besseren Anwendung der Vorschriften.

Entwicklungen in 2015

Die TSI TAF und das COTIF

Während des CTE hat das Sekretariat der OTIF eine Studie über die Auswirkungen der TSI über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) für die OTIF präsentiert. Der CTE hat über die Studie beraten und sich für einen Aktionsplan entschieden, in dessen Rahmen weitere Diskussionen und ein auf die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten ausgelegter TAF-Workshop stattfinden sollen.

In der EU wurde eine Impaktstudie zur Umsetzung der TSI TAF durchgeführt, ob und inwieweit die Ergebnisse aber auch für Nicht-EU-Staaten gelten, ist jedoch noch unklar. Allerdings gibt es auch außerhalb der EU Akteure, die die TSI TAF bereits freiwillig umgesetzt haben. Beispiele für eine freiwillige Anwendung des Datenmodells der TSI TAF existieren z. B. in Serbien, der Ukraine und Russland, deren Eisenbahnunternehmen einige der auf der TSI TAF basierenden IT-Module (RNE, RAILDATA) für den Da-



Bas Leermakers
Leiter der Abteilung
Technik

Ziel Nr. 7

Entwicklung technischer
Vorschriften für die
sichere Verbesserung
der Interoperabilität

Ziel Nr. 3

Regelmäßige Teilnahme
von Experten aus
unseren Mitgliedstaaten
an den Arbeitsgruppen
unserer privilegierten
Partner (ERA und OSShD)
auf der Grundlage der
Definition gemeinsamer
Standpunkte

tenaustausch zu Zügen aus der/in die EU anwenden. Dies zeugt von einem positiven Eindruck, den die TSI TAF auch außerhalb der EU genießt, obwohl die Kompatibilität mit anderen Systemen, insbesondere mit dem der OSShD, gewahrt bleiben muss.

Im Laufe der aufeinanderfolgenden Diskussionen in der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) wurde vorgeschlagen, Nicht-EU-Mitgliedstaaten nicht zur Umsetzung zu zwingen; stattdessen sollte die künftige ETV TAF sicherstellen, dass zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs alle IT-Investitionen und Entwicklungen im Anwendungsbereich der ETV TAF in harmonisierter und kompatibler Weise erfolgen.

Austauschbare Personenwagen

Derzeit wird ein großer Teil des internationalen Personenverkehrs über das Modell des Fahrzeugtauschs abgewickelt und das Sekretariat der OTIF unterstützt seit 2013 die Einführung von Vorschriften zu austauschbaren Personenwagen.

Auf Vorschlag des Sekretariates der OTIF wurden die Arbeiten in zwei Teile unterteilt: einerseits die Einführung von Vorschriften zur einmaligen Zulassung/Genehmigung von Personenwagen und andererseits die Festlegung von Fahrzeug/Fahrzeug-Schnittstellen, damit Fahrzeuge unterschiedlicher Betreiber aneinandergeschnitten werden können.

Für den ersten Teil hat die ERA daher die Arbeitsgruppe „Unique Authorisation“ eingerichtet, welche ihre Arbeiten im Dezember 2015 abgeschlossen und der Europäischen Kommission eine entsprechende Empfehlung unterbreitet hat. Für den zweiten Teil, die Harmonisierung von Fahrzeugschnittstellen, hat die WG TECH in 2015 eine Liste an Parametern diskutiert und beschlossen, die 2016 als Input für eine weitere ERA-Arbeitsgruppe dienen wird.

In einem nächsten Schritt sollen die Anforderungen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der EU mit Blick auf eine etwaige Annahme als Änderung der TSI LOC&PAS diskutiert werden. Danach werden die Vorschriften dem CTE zur Annahme im Anwendungsbereich des COTIF als Änderungen der ETV LOC&PAS vorgeschlagen werden.



Änderung der ETV WAG

Seit dem 1. Dezember 2012 sind die COTIF-Vorschriften zu Güterwagen (ETV WAG) vollständig äquivalent zu den entsprechenden EU-Vorschriften der TSI WAG. Diese Vorschriften müssen jedoch regelmäßig aktualisiert werden. Zur Aufrechterhaltung der Äquivalenz, muss die ETV Güterwagen nun geändert werden, um die Änderungen an der TSI WAG zu berücksichtigen, die insbesondere die Einführung der Interoperabilitätskomponente (IK) „Reibungselement für laufflächengebremste Räder“, die Bewertungsmethoden für diese IK, die Gültigkeit ihrer Entwurfsprüfbescheinigung und die Übergangsbestimmungen für diese neue IK betreffen. Diese Änderungen wurden von der WG TECH mit Blick auf ihre Annahme in 2016 geprüft und diskutiert.

Änderung der ETV GEN-G – Gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

2015 wurden die CSM-Vorschriften der EU durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Europäischen Kommission durch Hinzufügen zusätzlicher Risikoakzeptanzkriterien geändert. Ziel dieser Änderungen war die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der Bewertungsergebnisse zu strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zwischen Staaten.

In Fällen, wo der Vorschlagende sich für die Anwendung einer expliziten Risikoabschätzung entscheidet, könnten harmonisierte Entwurfsziele verwendet werden, um die Akzeptanz von Risiken aufzuzeigen, die durch Funktionsausfälle eines technischen Systems verursacht wurden. Um zwischen der Akzeptanz von Risiken im Zusammenhang mit technischen Systemen einerseits und der Akzeptanz von betrieblichen Risiken und des Gesamtrisikos auf der Ebene des Eisenbahnsystems andererseits unterscheiden zu können, wurde zudem der Begriff „Risikoakzeptanzkriterien“ in „harmonisierte Entwurfsziele“ für solche technischen Systeme geändert.

Diese Änderungen wurden von der WG TECH mit Blick auf ihre Annahme in 2016 geprüft und diskutiert.



Vertretung der Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten

Zusammenarbeit mit Europäischer Kommission und Europäischer Eisenbahnagentur

Zur Vermeidung doppelt durchgeführter Arbeiten ist vorgesehen, dass die Vorschriften zunächst auf EU-Ebene in Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur entwickelt werden. Um von diesen Entwicklungen in der EU Kenntnis erlangen und Einfluss darauf nehmen zu können, wurden verschiedene Arbeitsmethoden eingeführt.

In diesem Rahmen ermöglicht es die im Oktober 2013 mit Kommission und Agentur geschlossene Verwaltungsvereinbarung, die Arbeiten im Vorfeld zu planen. Dieses Verfahren schließt auch die Abteilung RID mit ein, die an den Führungstreffen zwischen Europäischer Kommission, Europäischer Eisenbahnagentur und OTIF teilnimmt.

Die WG TECH bietet ein internationales Forum, auf dem rechtliche Entwicklungen des Eisenbahnsektors unter Regierungsvertretern und Vertretern des Sektors und verschiedenen Behörden diskutiert werden können. In 2015 hat die WG TECH dreimal getagt. Insbesondere für die Nicht-EU-Staaten sind die Tagungen der WG TECH eine exzellente Gelegenheit, um sich mit den Vertretern der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zu eisenbahnrelevanten Fragen auszutauschen. Auf jeder Tagung informiert das Sekretariat der OTIF die WG TECH über die Entwicklungen seit der letzten Tagung, die Tagungen der ERA und der EU-Kommission, an denen es teilgenommen hat und ggf. die dabei vertretene Position. Das Sekretariat der OTIF veröffentlicht die Berichte aller Tagungen auf seiner Website, damit interessierte Personen, die nicht teilnehmen konnten, sich über die letzten Entwicklungen informieren können.

Einige Schlüsselbeispiele für die Zusammenarbeit des Sekretariates mit seinen Partnern sind nachstehend aufgezählt.

Ziel Nr. 3

Regelmäßige
Teilnahme von
Experten aus unseren
Mitgliedstaaten an den
Arbeitsgruppen unserer
privilegierten Partner
(ERA und OSShD) auf
der Grundlage der
Definition gemeinsamer
Standpunkte



Fahrzeugbezogene Register

Die Europäische Eisenbahnagentur hat an der „Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register“ gearbeitet. Eins ihrer Hauptziele dabei ist die Einrichtung eines Europäischen Fahrzeugregisters, welches die nationalen Fahrzeugregister der EU-Staaten ersetzt. Diese Arbeit steht im Zusammenhang mit den Spezifikationen des COTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern. Einer der vom Sekretariat der OTIF bei den Tagungen in 2015 vorgebrachten Hauptpunkte war, dass das gemeinsame europäische Fahrzeugregister mit den verbundenen nationalen Fahrzeugregistern der Nicht-EU-OTIF-Staaten kompatibel bleiben muss.

Ad-hoc Taskforce der ERA zum sektoralen System für die Akkreditierung benannter Stellen

2015 hat die ERA mithilfe einer Taskforce und in Übereinstimmung mit der Interoperabilitätsrichtlinie ein Akkreditierungssystem für benannte Stellen entwickelt. Das Sekretariat der OTIF hat an allen Tagungen teilgenommen. Die Empfehlung der Taskforce, welche die ERA der Europäischen Kommission vorzulegen gedenkt, bestehen in einem sektoralen System für die Akkreditierung von Stellen zur Konformitätsbewertung zum Zweck der Notifizierung. Diese Arbeiten sind für die OTIF von Bedeutung, da sie auch die Bestimmungen des COTIF betreffen sowie die Zuständigkeiten und Unabhängigkeit der Prüfgänge gemäß Artikel 5 ATMF und ETV GEN E, die auch außerhalb der EU angewendet werden.

Revision der TSI LOC&PAS: Konzipierung austauschbarer Fahrzeuge

Die Europäische Eisenbahnagentur arbeitet an einer Änderung der TSI LOC&PAS. Mit diesen Änderungen soll eine einmalige Genehmigung eines Fahrzeugs ermöglicht werden, mit der es international verkehren kann. Hierzu muss jedoch sichergestellt sein, dass die Fahrzeuge gemeinsam in einem Zug betrieben werden können.

Die Anwendung der beiden Anforderungsserien wird freiwillig sein: Im Falle einer Entscheidung für die Anwendung, wird das Fahrzeug auf eine bestimmte Art verwendet werden können, diese Eigenschaften sind aber nicht für alle Fahrzeuge obligatorisch. Das Sekretariat hat diese Arbeiten unterstützt und genauestens verfolgt. Im Dezember 2015 hat die Europäische Eisenbahnagentur der Europäischen Kommission eine Empfehlung auf Revision der TSI LOC&PAS unterbreitet. Infolge dieser Revision würden vergleichbare Änderungen an der ETV LOC&PAS notwendig, um die entsprechenden Funktionalitäten auf OTIF-Ebene einzuführen und die Äquivalenz zu wahren.

Ausweitung des Anwendungsbereiches der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)

2015 erhielt die ERA von der Kommission das Mandat, eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereiches der ECM-Vorschriften auf alle Eisenbahnfahrzeuge zu analysieren. Der erste Schritt bestand in einer Folgenabschätzung der Ausdehnung des Anwendungsbereiches der ECM-Zertifizierung. Das Sekretariat der OTIF hat eine Stellungnahme dazu verfasst, in der es auf die Eigenheiten der EU- und der Nicht-EU-Staaten in Bezug auf eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereiches des ECM-Zertifizierungssystems hinweist. Für das Sekretariat der OTIF könnte eine Anwendung der ECM-Zertifizierung auf Fahrzeuge, die keine Güterwagen sind, auf freiwilliger Basis eine gute Lösung darstellen. Die obligatorische Zertifizierung der ECM für Güterwagen wurde faktisch bereits vollständig umgesetzt, wohingegen

- es im Falle von Lokomotiven und Wagengruppen geläufig ist, dass das Eisenbahnunternehmen, welches das Fahrzeug betreibt, gleichzeitig auch Halter und ECM des Fahrzeugs ist. Die Frage nach den Zuständigkeiten stellt sich also nicht und das Eisenbahnunternehmen kann entscheidenden Einfluss auf die Qualität der Instandhaltung nehmen;
 - die Anzahl dieser Art Fahrzeuge, die unter dem COTIF international eingesetzt werden, beschränkt ist, wodurch die Zertifizierung von ECM zu relativ hohen Kosten pro Fahrzeug bei beschränktem Nutzen führen könnte.
-

4 | ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

In der Abteilung RID stand im Geschäftsjahr der Abschluss der alle zwei Jahre stattfindenden Revision der Gefahrgutvorschriften im Vordergrund. Verschiedene Entscheidungen müssen allerdings noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2016 getroffen werden, bevor der RID-Fachausschuss bei seiner Sitzung im Mai 2016 alle Änderungen verabschiedet.

Gemeinsame 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 2015 zu einer einwöchigen und einer zweiwöchigen Sitzung zusammen.

Im Vordergrund standen die Arbeiten in Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 19. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Darüber hinaus konnten die meisten offenen Fragen aus dem vorherigen Biennium abschließend behandelt werden. Ziel der Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist eine Vereinfachung des intermodalen Gefahrguttransports. Unter den daraus resultierenden zahlreichen Änderungen lassen sich folgende 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.

Gefährliche Stoffe, die nicht die Zuordnungskriterien erfüllen

Gefährliche Güter müssen auf der Grundlage ihrer Gefahren und ihrer Zusammensetzung UN-Nummern und offiziellen Benennungen für die Beförderung zugeordnet werden. Die am häufigsten beförderten Güter sind daher im Verzeichnis der gefährlichen Güter erwähnt, aus dem die geltenden Beförderungsbedingungen direkt abgelesen werden können.

Wenn auf der Grundlage verfügbarer Daten festgestellt wird, dass eine im Verzeichnis der gefährlichen Güter angegebene Eintragung nicht ausreichend die Gefahren wiedergibt, muss dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter ein Antrag auf Änderung der Klassifizierung und der Anpassung der Beförderungsbedingungen unterbreitet werden. Nach Annahme des Antrags durch den UN-Expertenunterausschuss wird die Eintragung in der nächsten Ausgabe der UN-Empfehlungen und nachfolgend auch in den Verkehrsträgervorschriften geändert.



Jochen Conrad
Leiter der Abteilung RID

Ziel Nr. 8

Entwicklung von
RID-Vorschriften zur
Unterstützung der
Innovation der Industrie

Um die Änderungen schneller umzusetzen, kann in der Zeit zwischen dem Bekanntwerden von zusätzlichen Eigenschaften und der Änderung der Liste der gefährlichen Güter mit Genehmigung der zuständigen Behörde für solche Stoffe entweder die am besten geeignete Sammeleintragung, die alle Gefahren widerspiegelt, oder die bisherige UN-Nummer und Benennung mit zusätzlichen Angaben zur Gefahr verwendet werden.

Gefahren polymerisierender Stoffe

Eine Polymerisation ist eine chemische Reaktion, bei der niedermolekulare Verbindungen (Monomere, Oligomere) in hochmolekulare Verbindungen umgewandelt werden. Die bei der Polymerisation entstehende Erhöhung des Drucks und die Reaktionswärme können während der Beförderung eine Gefahr darstellen.

Die Polymerisation von Divinylbenzen und die damit einhergehende Wärme-freisetzung hat beispielsweise eine wesentliche Rolle bei der Havarie des Containerschiffs MSC Flaminia am 14. Juli 2012 gespielt. Die MSC Flaminia befand sich auf dem Weg von Charleston (USA) nach Antwerpen (Belgien) als sich auf offener See zwischen Kanada und Großbritannien ein Brand und eine Explosion ereigneten, bei der drei Besatzungsmitglieder getötet und zwei schwer verletzt wurden. Mit der Entladung des Schiffes konnte erst drei Monate nach dem Unfall im Jade-Weser-Port Wilhelmshaven (Deutschland) begonnen werden, nachdem mehrere Staaten ein Anlaufen ihrer Häfen untersagt hatten.

Im Verzeichnis der gefährlichen Güter sind etwa 45 namentlich genannte Stoffe enthalten, die polymerisieren können und für die deshalb eine Stabilisierung erforderlich ist. Eine Stabilisierung kann beispielsweise durch die Hinzufügung eines Inhibitors (chemischer Stoff, der die Polymerisation verhindert) oder durch Beförderung unter Temperaturkontrolle erfolgen.

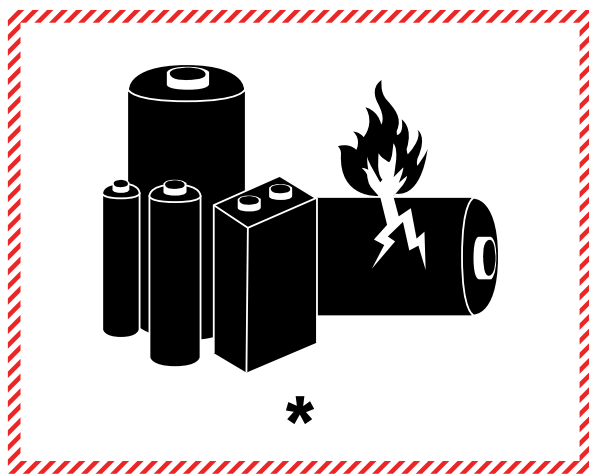
Für polymerisierende Stoffe, die nicht unter die Begriffsbestimmung einer anderen Klasse fallen, wurden vier neue UN-Nummern mit entsprechenden Beförderungsvorschriften aufgenommen. Bei diesen Stoffen beschränkt sich das zu betrachtende Risiko auf das Risiko eines Überdrucks und dem damit verbundenen Verlust der Stabilisierung zusammen mit einer Wärmeentwicklung.



Neues Kennzeichen und neuer Gefahrzettel für Versandstücke mit Lithiumbatterien

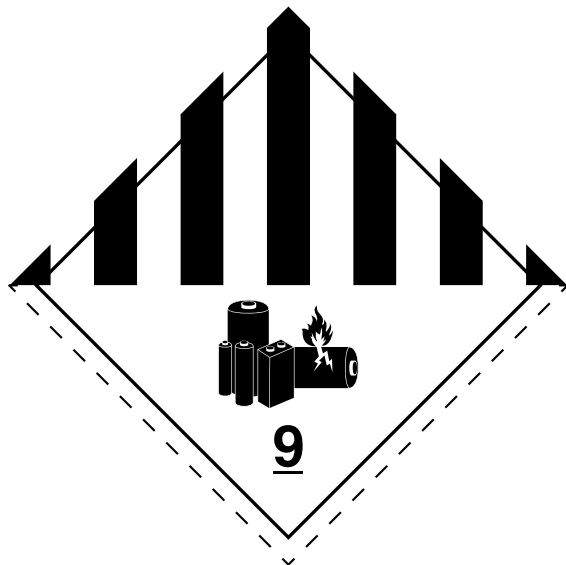
Die Klasse 9 umfasst verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, für deren Kennzeichnung nur ein einziger Gefahrzettel verwendet wird. Insbesondere die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hatte sich im Zusammenhang mit Lithiumbatterien, von denen sowohl eine elektrische Gefahr als auch eine chemische Gefahr (entzündbarer Elektrolyt) ausgeht, die Frage gestellt, ob die Gefahrenkommunikation mit Hilfe eines einzigen Gefahrzettels für die vielfältigen Stoffe und Gegenstände der Klasse 9 ausreichend ist.

In das RID/ADR/ADN 2017 wird ein neues einheitliches Versandstückkennzeichen für Lithiumbatterien aufgenommen, welches das bisherige Kennzeichen, das keinen besonderen Formvorschriften genügen musste, ablöst. Auch wird künftig auf ein Begleitdokument für Lithiumbatterien verzichtet.



Kennzeichen für Lithiumbatterien

Gleichzeitig wird das neue Gefahrzettel-Muster „9A“ eingeführt, das nur für die UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481 anwendbar ist und das auf das Brandrisiko beschädigter Lithiumbatterien hinweist.



Gefahrzettel-Muster 9A

Eine Übergangsvorschrift ermöglicht die Weiterverwendung des bisherigen Kennzeichens und des Gefahrzettels nach Muster 9 bis zum 31. Dezember 2018.

Elektronische Prüfungen für Gefahrgutbeauftragte

Das RID/ADR/ADN sieht vor, dass der Gefahrgutbeauftragte eine schriftliche Prüfung ablegen muss, die durch eine mündliche Prüfung ergänzt werden kann. Die schriftliche Prüfung darf künftig ganz oder teilweise auch als elektronische Prüfung durchgeführt werden.

Zu diesem Zweck wurden besondere Anforderungen an solche Prüfungen aufgenommen. Dies betrifft insbesondere die Genehmigung der verwendeten Hard- und Software durch die zuständige Behörde, Vorkehrungen bei Ausfall von Geräten und Anwendungen, die Unterbindung der Kommunikationsmöglichkeit mit anderen Geräten sowie den Ausschluss der Verwendung von Hilfsmitteln.

Darüber hinaus wurden weitere Anforderungen aufgenommen, die auch für herkömmliche Prüfungen gelten, wie die Beaufsichtigung der Prüfung, der Ausschluss von Täuschung und Manipulation, die Authentifizierung der Teilnehmer und die Aufbewahrung der Prüfungsunterlagen.

RID-Fachausschuss und ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

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.

Im Jahr 2015 trat die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer einwöchigen Sitzung in Zagreb zusammen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe müssen noch bei der Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai 2016 genehmigt werden.

Im Vordergrund dieser Sitzung stand die Verabschiedung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2014 und 2015 angenommenen Änderungen. Darüber hinaus wurden Diskussionen zu folgenden Themen geführt:

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.

Nachdem in der Ausgabe 2015 des RID bei den Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens ein Verweis auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle aufgenommen wurde, wird die für die Instandhaltung zuständige Stelle als neuer Beteiligter bei der Beförderung gefährlicher Güter in die Ausgabe 2017 des RID aufgenommen. Pflicht der für die Instandhaltung zuständigen Stelle ist es insbesondere, die Instandhaltung des Tanks und seiner Ausrüstung in einer Weise sicherzustellen, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen die Vorschriften des RID erfüllt. Der Betreiber des Kesselwagens hat zudem die Möglichkeit, die Organisation der wiederkehrenden Prüfungen von Kesselwagen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zu übertragen.

Position gefährlicher Güter im Zug

Gemäß der Verordnung 2015/995 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung„ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ist der Beförderer verpflichtet, den Triebfahrzeugführer über die Position gefährlicher Güter im Zug zu informieren. Nach den aktuellen RID-Vorschriften ist der Beförderer lediglich verpflichtet, den Triebfahrzeugführer über das Vorhandensein gefährlicher Güter im Zug zu unterrichten.

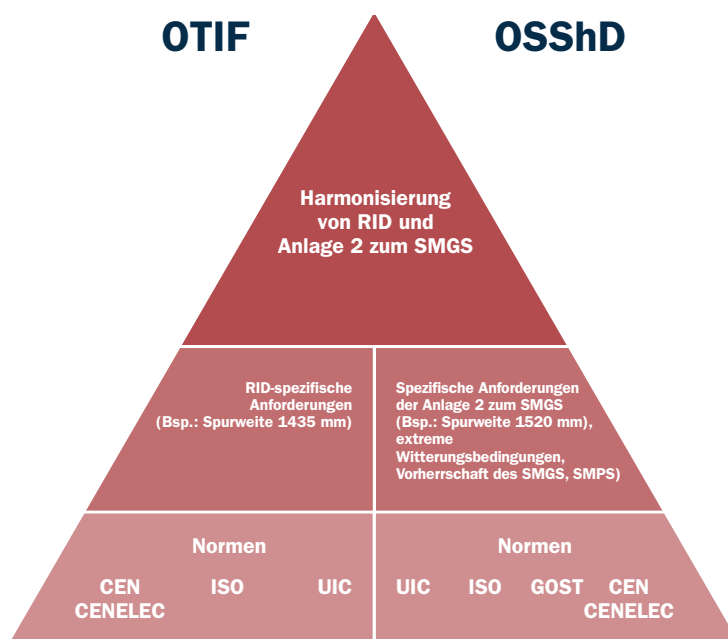
In die Ausgabe 2017 des RID wird nun für den Beförderer die Pflicht aufgenommen, den Triebfahrzeugführer vor Antritt der Fahrt über die geladenen gefährlichen Güter und deren Position im Zug zu informieren. Da dies in der Praxis bereits heute schon gehandhabt wird, wird zusätzlich der Hinweis aufgenommen, dass diese Pflicht als erfüllt gilt, wenn die Anlagen A und B des UIC-Merkblattes 472 („Bremszettel, Wagenliste für den Triebfahrzeugführer und Anforderungen an die für die Produktionsdurchführung im Güterverkehr auszutauschenden Informationen“) angewendet werden.

Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD

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 2015 fortgesetzt.

Die Abteilung RID nahm an allen Expertensitzungen der OSShD teil, bei denen die Harmonisierung behandelt wurde, um einerseits die bestehenden Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken auszuräumen und andererseits die Hintergründe zu verschiedenen, für das RID neu getroffenen Entscheidungen zu erläutern.

Diese seit erst 3 Jahren verfolgten Arbeiten haben es ermöglicht, dass die Rechtsvorschriften des RID und der Anlage 2 zum SMGS zum Vorteil des Sektors nun weitgehend harmonisiert werden konnten. Darüber hinaus haben sich die jeweiligen Arbeitsgruppen soweit koordiniert, dass diese Kohärenz auch in Zukunft gesichert wird. Sobald der Anwendungsbereich und die Modalitäten festgelegt und von den Mitgliedstaaten unserer beiden Organisationen anerkannt sind, wird diese erfolgreiche Zusammenarbeit weiterhin ein Bild der Effizienz und Kohärenz liefern.



Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Darüber hinaus hat die Abteilung RID mit Hilfe einer „jungen Expertin“ die Arbeiten an einer russischen Fassung des RID 2015 begonnen, die voraussichtlich im Frühjahr 2016 fertiggestellt sein wird und welche als wichtiges Hilfsmittel für den weiteren Harmonisierungsprozess dienen sollte.

Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ des RID-Fachausschusses

Der RID-Fachausschuss hatte bei seiner Sitzung im Mai 2014 beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzurichten, in der alle Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren erörtert werden sollten. Nachdem diese Arbeitsgruppe eine erste Sitzung im Oktober 2014 abgehalten hatte, wurde im Jahr 2015 zu drei weiteren Sitzungen eingeladen, zu denen wiederum auch die Teilnehmer des Fachausschusses „Technik“ der OTIF eingeladen waren.

Die Arbeitsgruppe wurde zunächst über die Ergebnisse des Forschungsprojektes „D-Rail“ der Europäischen Union informiert. Nachdem Fragen in Bezug auf den mechanischen Entgleisungsdetektor und in Bezug auf bereits erkennbare mögliche Alternativen kategorisiert wurden, wurde damit begonnen, Antworten zu diesen Fragen zu formulieren. Die Arbeitsgruppe setzte sich dabei auch intensiv mit einer wissenschaftlichen Studie der Technischen Universität Berlin auseinander, in der eine Analyse der Einflüsse auf die Zuglängsdynamik bei einer Auslösung von Entgleisungsdetektoren vorgenommen wurde.

Auch wurde die Frage diskutiert, wie Entgleisungsdetektoren im Zulassungsprozess von Eisenbahnfahrzeugen berücksichtigt werden können.

Bei der vierten Sitzung der Arbeitsgruppe, die im Dezember 2015 in Paris stattfand, wurde schließlich erkennbar, dass die Mehrheit der Teilnehmer eine elektronische Entgleisungsdetektion mit einer Signalübermittlung an den Triebfahrzeugführer gegenüber einer mechanischen Entgleisungsdetektion bevorzugt, bei der es zu einer unmittelbaren Bremsauslösung kommt, ohne dass der Triebfahrzeugführer die Möglichkeit hat, die Zwangsbremmung zu überbrücken.

Da im Projekt „Shift2Rail“ der Europäischen Kommission unter anderem die Sicherstellung einer elektrischen Versorgung der Güterwagen untersucht wird und bereits Prototypen für eine autonome Energieversorgung von Güterwagen existieren, wurde ein Zeithorizont für die Verfügbarkeit von elektronischen Entgleisungsdetektoren von 6 bis 8 Jahren als realistisch angesehen. Ab diesem Zeitpunkt könnte eine Ausrüstung von neuen Wagen und eine Nachrüstung bestehender Wagen erfolgen.

Die Arbeitsgruppe äußerte ausdrücklich den Wunsch, Entgleisungsdetektoren in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität aufzunehmen, um sicherzustellen, dass die von einer zuständigen Behörde zugelassenen Entgleisungsdetektoren auch in anderen Ländern zugelassen sind.

Ziel Nr. 9

Förderung der Sicherheit
insbesondere durch
Unfallanalysen





Partnerschaften mit den Organisationen der Vereinten Nationen

Die Abteilung 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 20. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2019 übernommen.

Die RID-Abteilung war auch 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.

5 | NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF

Abschluss der Umsetzung des 2013 durchgeführten Audits

Dank der 2015 ergriffenen Maßnahmen konnte das Management in mehreren Bereichen gestärkt und verbessert werden, die Umsetzungsphase der Empfehlungen aus dem 2013 durchgeführten Audit neigt sich einem erfolgreichen Ende.

Effizientere Verwaltung der Personalressourcen

Im Anschluss an die Neugestaltung des Personalstatuts in 2014 galt es, mittels Bewertungen aller Mitarbeiter auf der Grundlage individuell gesteckter Ziele und einer neuen Weiterbildungspolitik wieder Schwung in die Personalverwaltung zu bringen. In 2015 konnten so bereits eine Bewertungsrunde vorgenommen und homogene Stellenbeschreibungen eingeführt werden. Auch das bereits 2014 stabilisierte Organigramm wurde mit Leben gefüllt, so dass sich jeder seine Funktion und Aufgaben besser vor Augen führen konnte. Neue, angemessenere Einstellungsmodalitäten, die an den Bedarf der Organisation besser angepasst sind, wurden in Übereinstimmung mit dem neuen Personalstatut eingeführt.

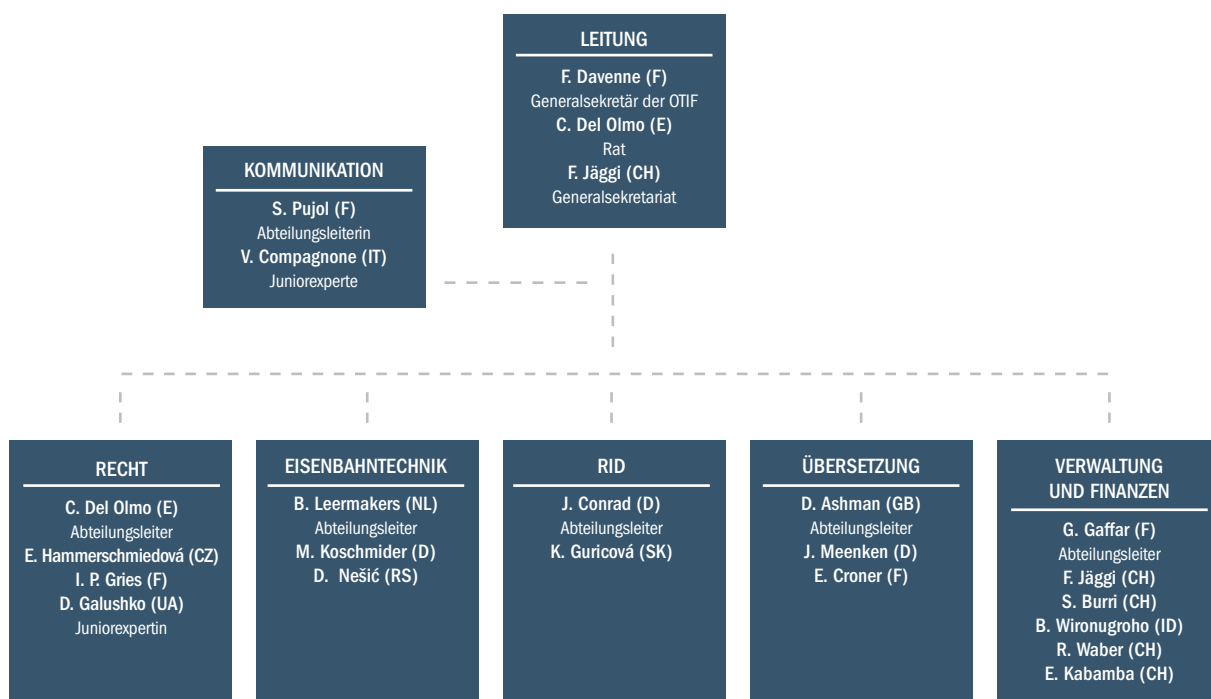
Im Bereich Weiterbildung wurde 2015 zum ersten Mal eine kollektive Weiterbildung im Projektmanagement veranstaltet, um angesichts der zahlreichen ressortübergreifenden Aufgaben die kollektive Effizienz zu verbessern.



Ghousebasha Gaffar
Leiter der Abteilung
Verwaltung und Finanzen

Ziel Nr. 13

Durchführung eines Audits und Umsetzung der Empfehlungen



Ein effizienteres operatives Management

In dieser neuen Organisationsstruktur ist der Wissensaustausch zu einer operativen Realität geworden, dank der eine gemeinsame Strategie verfolgt und eine interdisziplinäre Arbeit zwischen Juristen und Ingenieuren stattfinden kann. Wie vorgesehen wurde ein Leitfaden für das Personal erstellt, mit dessen Hilfe die Mitarbeiter sich auf transparente Weise in den Praktiken und Verfahren zurechtfinden können.

Auch das Betriebsmanagement ist durch die Einrichtung eines Leitungsausschusses und gemeinsamer Verwaltungstools effizienter geworden. Der Ausschuss setzt sich aus den Abteilungsleitern zusammen, die sich wöchentlich treffen und zu ihren aktuellen Prioritäten und Aktivitäten austauschen. Seine regelmäßigen Sitzungen sind u. a. durch das monatliche „Haushaltsreporting“ auch zu einem Element der Risikoabschätzung und internen Kontrolle geworden.

Fertigstellung des internen Kontrollsystems: effizientere Tools zur Rückverfolgung und verlässlichere und lesbarere Präsentation der Rechnung

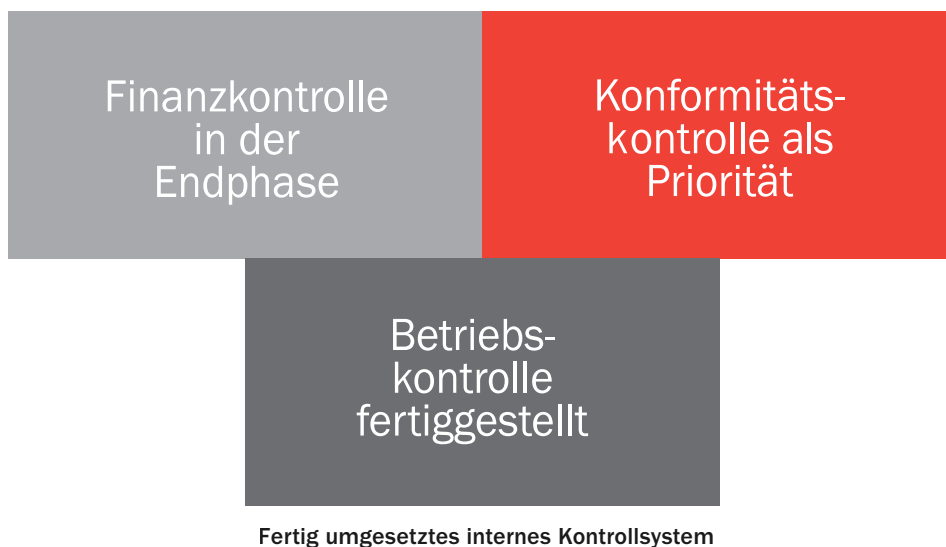
Im Anschluss an eine am 19. Dezember 2014 veröffentlichte Ausschreibung haben die Buchprüfer des ausgewählten Anbieters PwC (PricewaterhouseCoopers) eine vollständige Überprüfung sämtlicher Buchhaltungsverfahren vorgenommen. Dies hat zu einer Überarbeitung aller Buchhaltungs- und Finanzinstrumente und zu einer neuen, übersichtlicheren und transparenteren Struktur der Konten und der Rechnung geführt sowie zu einem Leitfaden für die Buchhaltung und einer neuen Buchhaltungssoftware.

Zur Gewährleistung der Verlässlichkeit der Buchhaltungs- und Finanzdaten wurde zudem ein System zur Finanzkontrolle in Form von Risikomatrizen eingerichtet, welches ganz klar die Kontrollpunkte zur Vermeidung von Fehlfunktionen aufzeigt.

Zu guter Letzt konnte 2015 auch die Einrichtung des internen Kontrollsystems der OTIF abgeschlossen werden. Lediglich die Konformitätskontrolle bedarf noch eines letzten Feinschliffs. Obwohl bereits zahlreiche Arbeiten abgeschlossen wurden, wird es nun noch etwas Zeit in Anspruch nehmen, bis sich die neuen Verfahren etabliert haben und in alltägliche Routinevorgänge übergegangen sein werden.

Dennoch kann man bereits sagen, dass Ziel Nr. 13 nun umgesetzt ist. Die OTIF verfügt nun über ein standardisiertes internes Kontrollsystem der Stufe 3:

- Struktur und Verfahren sind festgelegt und umgesetzt.
- Die Verfahren sind dokumentiert und dem Personal mitgeteilt.
- Die Schwächen des internen Kontrollsystems sind anhand regelmäßiger Kontrollen herauszufinden.

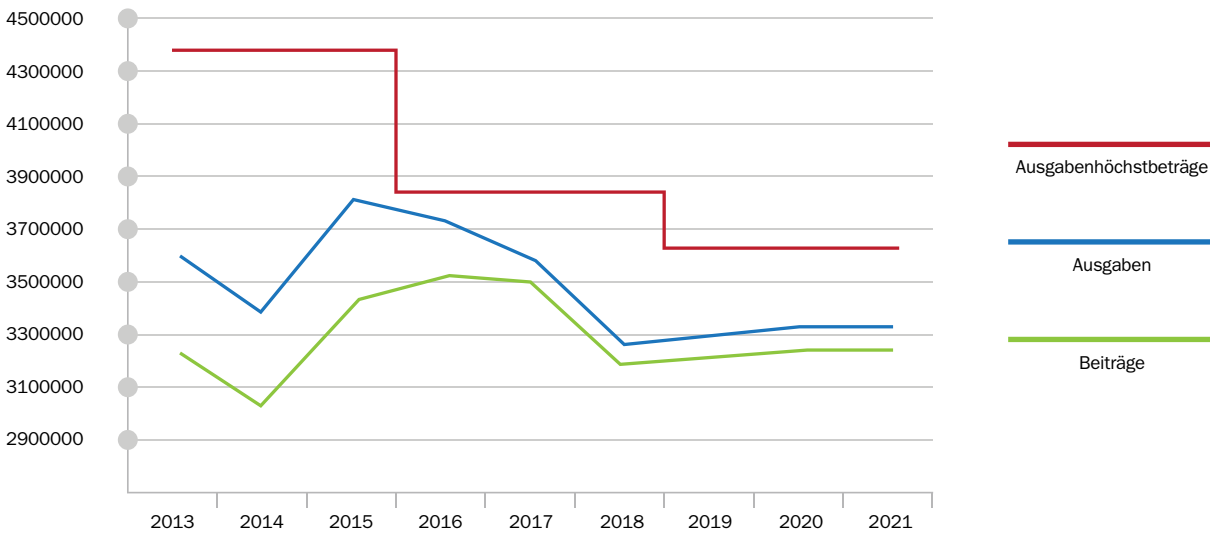


Die OTIF in Zahlen: ein stabilisierter Haushalt

Auf der Ebene des Haushalts haben die 2014 und 2015 angestregten Bemühungen dazu geführt, dass die Generalversammlung im September 2015 die Ausgabendeckelung für 2016-2018 merklich, auf 3,85 Mio. CHF herabsetzen konnte, zum Vergleich lag diese zwischen 2013 und 2015 noch bei 4,375 Mio. CHF. Der Zeitraum 2016-2018 wird dazu genutzt werden, um sich an die für 2018-2021 festgesetzte Ausgabenobergrenze von 3,65 Mio. CHF anzunähern. Mit dieser Haushaltsentwicklung, an die das Sekretariat gebunden ist und die eine chiffrierte Stabilisierung der Beiträge der Mitgliedstaaten vorsieht, ist Ziel 14 erreicht.

Ziel Nr. 14

Stabilisierung des
Haushalts der
Organisation



Haushaltsentwicklungen 2013-2021 (in CHF)

Die allgemeine Finanzlage der OTIF ist mit einem Betriebskapital von 6,8 Mio. CHF – was nahezu zwei Geschäftsjahren entspricht – und einem gesunkenen Bedarf an Betriebskapital (356 000 CHF) infolge einer besseren Zahlungsmoral seitens unserer Mitgliedstaaten, im Ganzen sehr zufriedenstellend. Besonders erwähnenswert ist an dieser Stelle die internationale Situation der Islamischen Republik Iran, die es ihr ermöglicht hat, ihre Schulden gegenüber der OTIF innerhalb weniger Monate zu begleichen.

Die OTIF kann nun ganz gelassen in die Zukunft blicken, da sie in der Lage ist, ohne Auswirkungen auf die Beiträge der Mitgliedstaaten strukturelle Investitionen vorzunehmen.

| Aktiv=Verwendung | 2015 | Passiv=Ressourcen |
|--|----------------------------|---|
| Feste Verwendung 1 418 kCHF <i>Anlagevermögen 1 418 kCHF</i> | FR 6 812 kCHF | Feste Ressourcen 8 230 kCHF <i>Eigenkapital 7 413 kCHF</i> <i>Finanzschulden 0 kCHF</i> <i>Rückstellungen 817 kCHF</i> |
| Umlaufvermögen 560 kCHF | | Kurzfrist. Verbindlichkeiten 194 kCHF |
| Aktiver Kassenbestand 6 446 kCHF <i>Flüssige Mittel 5 864 kCHF</i> <i>Wertschriften 582 kCHF</i> | NETTO 6 446 kCHF | Passiver Kassenbestand 0 kCHF |
| | | |

Finanzlage der OTIF

Die Kommunikationsstrategie 2015

Im Laufe des Jahres 2015 wurde das Sekretariat der OTIF um zwei neue Mitarbeiter in der Kommunikationsabteilung verstärkt, welche eine Kommunikationsstrategie vorgeschlagen und umgesetzt haben sowie einen Kommunikationsplan und ein Grafikdesign für die Organisation.

Dieses neue Grafikdesign war Ausgangspunkt für eine modernisierte visuelle Identität der OTIF. Im Lichte der Grundsätze des Grafikdesigns wurden alle traditionellen Kommunikationsinstrumente der OTIF der Reihe nach überarbeitet, darunter sowohl die Muster für PowerPoint Präsentationen und Rundschreiben als auch das Layout der Zeitschrift, das Logo oder die Landkarten. Basierend auf der Entscheidung, das Andenken des in 2015 verstorbenen Künstlers Hans Erni zu ehren, hat das Sekretariat weiterhin die Motive des beeindruckenden Wandgemäldes in der Eingangshalle der OTIF verwendet. Dieses Gemälde ist eine sinnbildliche Darstellung der Geschichte von Mensch und Verkehr. Es findet sich u. a. im Arbeitsprogramm und im Geschäftsbericht. Gleichzeitig steht es metaphorisch auch für die OTIF selbst, älteste bestehende zwischenstaatliche Organisation des Eisenbahnverkehrs, und zugleich doch entschieden gen Zukunft gerichtet.

Parallel dazu wurden auch die grundlegenden Kommunikationstools „Zeitschrift“ und „Pressemitteilung“ gefestigt. Die Verteilerlisten wurden aktualisiert: Die Anzahl der Abonnenten der Zeitschrift ist um 50 % gestiegen und die Zuverlässigkeit der Verteilerliste von 67 % auf 92 %. Intern hat sich die Kommunikation zudem zu einem integralen Bestandteil der Arbeitsprozesse entwickelt. So haben sich fünf interne Verfahren für die Kommunikation des Sekretariates etabliert, die mit den verschiedenen operativen Prozessen abgestimmt wurden. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die redaktionelle Ausrichtung der Zeitschrift bestätigt und verfeinert wurde. Die Zeitschrift bietet dem Leser Einblick in die Arbeit der Organisation und die Entwicklungen des OTIF-Rechts und liefert ihm gleichzeitig Hintergrundanalysen zu den großen Themen des internationalen Eisenbahnverkehrs.

Schließlich konnte Ende 2015 die in 2014 gestartete erste Zufriedenheitsumfrage bei den Teilnehmern der OTIF-Tagungen ausgewertet und analysiert werden. Die hohe Anzahl der erhaltenen ausgefüllten Fragebögen bietet ein repräsentatives Ergebnis. Insgesamt liegt die Zufriedenheit der Teilnehmer der OTIF-Tagungen in allen Themenbereichen bei mindestens 70 %. Die Umfrageergebnisse haben u. a. bei der Festlegung der Schwerpunkte des Arbeitsprogramms 2016-2017 geholfen.



Sarah Pujol
Leiterin der Abteilung
Kommunikation

Ziel Nr. 15

Stärkung der
Attraktivität und des
Bekanntheitsgrades der
OTIF

Die Kommunikation 2015 in Zahlen:

110 Aktualisierungen
von Dokumenten auf der
Website
11 Pressemitteilungen
30 Zeitschriftsartikel
20 Schemata und
Grafiken
8 Layoutkonzeptionen
für Dokumente
200 verteilte USB-Sticks

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

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