



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY RAIL

ARBEITSPROGRAMM 2014/2015



INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	5
1. POSITIONNIERUNG UND ENTWICKLUNGSSTRATEGIE DER OTIF	6
2. ENTWICKLUNG DER OTIF IN RICHTUNG ASIEN UND MITTLERER OSTEN	8
3. BESSERE ANWENDUNG DES COTIF	9
<i>Förderung des COTIF 1999</i>	9
<i>Die EU in den Organen der OTIF</i>	9
<i>Kenntnis und Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften</i>	10
4. EINE REVISION DES COTIF IM JUNI 2014	11
5. VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE	13
<i>Erleichterung im Eisenbahnverkehr: Schwerpunkt Korridore</i>	13
<i>Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts</i>	15
<i>Herstellung von Kohärenz zwischen den Beförderungsverträgen der OTIF und der OSShD</i>	15
<i>Voraussichtlicher Zeitplan</i>	17
6. VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT	18
<i>Allgemeiner Aktivitätsbereich</i>	18
<i>Verfassen von Vorschriften</i>	19
<i>Weiterverbreitung und Umsetzungshilfe</i>	21
<i>Umsetzung des Monitoring</i>	22
<i>Voraussichtlicher Zeitplan</i>	23
7. ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	24
<i>Gemeinsame Tagung und RID-Fachausschuss</i>	24
<i>Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden</i>	25
<i>Informelle Arbeitsgruppe „Telematik“ der Gemeinsamen Tagung</i>	26
<i>Pilotprojekt „Unfall-Datenbank“</i>	27
<i>Voraussichtlicher Zeitplan</i>	27
8. PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF	29
<i>Ein neuer Arbeitsrahmen mit Kommission und ERA</i>	29
<i>OSShD: Neustart des gemeinsamen Standpunkts von 2003</i>	29
<i>Das CIT, Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen</i>	30
<i>Neustart des Dialogs mit der GEB</i>	31
<i>Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen</i>	31
<i>Voraussichtlicher Zeitplan</i>	32
9. PROTOKOLL VON LUXEMBURG: INTERNATIONALES REGISTER ÜBER SICHERUNGSRECHTE	33
10. NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF	35
<i>Eine innovative Organisation: Wissensmanagement</i>	35
<i>Einrichtung einer Kommunikationsstrategie</i>	36
<i>Voraussichtlicher Zeitplan</i>	37



EINLEITUNG

Das erste Arbeitsprogramm nach einem Leitungswechsel ist immer ein wichtiges Momentum. Die OTIF besitzt zudem die doppelte Besonderheit, sowohl einen sehr ausgedehnten Zuständigkeitsbereich und Mitgliedstaaten mit sehr vielfältigen Strukturen und Interessen zu haben.

An erster Stelle möchte ich die Brückenrolle der OTIF erneut hervorheben. Dank eines flexiblen Rechtsrahmens, der an die verschiedenen Beschränkungen der Mitgliedstaaten angepasst ist, ist die Organisation in der Lage, einen gemeinsamen Rahmen, ein wirkliches Schnittstellenrecht zu bieten, innerhalb dessen die Entwicklungen des Eisenbahnsektors in einem einheitlichen Rahmen umgesetzt werden können.



François Davenne
Generalsekretär

Aus diesem Grund tritt dieses Dokument nun in einem neuen Gewand auf. Es ist wichtig, unseren Mitgliedstaaten eine klare Vision des Stellenwertes unserer Organisation im Eisenbahnsektor zu geben. Mit diesem Programm werden zwei Hauptanliegen verfolgt: Die Kenntlichmachung des Mehrwertes unserer Arbeit und ein besseres Verständnis – nach innen und außen – der Verwendung des OTIF-Rechtes.

Am besten ersichtlich wird der Mehrwert durch die Festlegung einer Organisationsstrategie. Dieses Ziel wird im ersten Teil dieses Berichts verfolgt, in dem die Rolle der OTIF als Förderer des Eisenbahnverkehrs verdeutlicht wird. Die Organisation muss in der Lage sein, ein einfaches und gemeinsames Recht zu schaffen, ein „tragbares“ Recht im informatischen Sinnes des Wortes, und unseren Mitgliedstaaten als Werkzeugkasten für einen kohärenten internationalen Eisenbahnverkehr zu dienen.

Eine gute Kenntnis der Anwendung der Vorschriften ist heutzutage mit Blick auf eine sehr viel präzisere Aufgabenbestimmung ein absolutes Muss. Die Transposition des EU-Rechts in OTIF-Recht hat lediglich das Ausmaß verändert, da eine vergessene Erklärung in einem Register dazu führen kann, dass Züge an den Grenzen angehalten werden. Die verschiedenen Anhänge erhalten somit einen stärker operationellen Charakter, dies setzt vertiefte Beziehungen zwischen Organisation und Mitgliedstaaten voraus. Dieses Bestreben liegt allen für 2014 und 2015 geplanten Aktivitäten der OTIF zugrunde.

Dieses ehrgeizige Programm kann selbstverständlich nur von einer aktiveren und kommunikativeren Organisation getragen werden, die ihre interdisziplinäre Rolle wahrnimmt. Die Umsetzung der Empfehlungen des 2013 durchgeführten Audits sollte diesen Qualitätssprung ermöglichen.

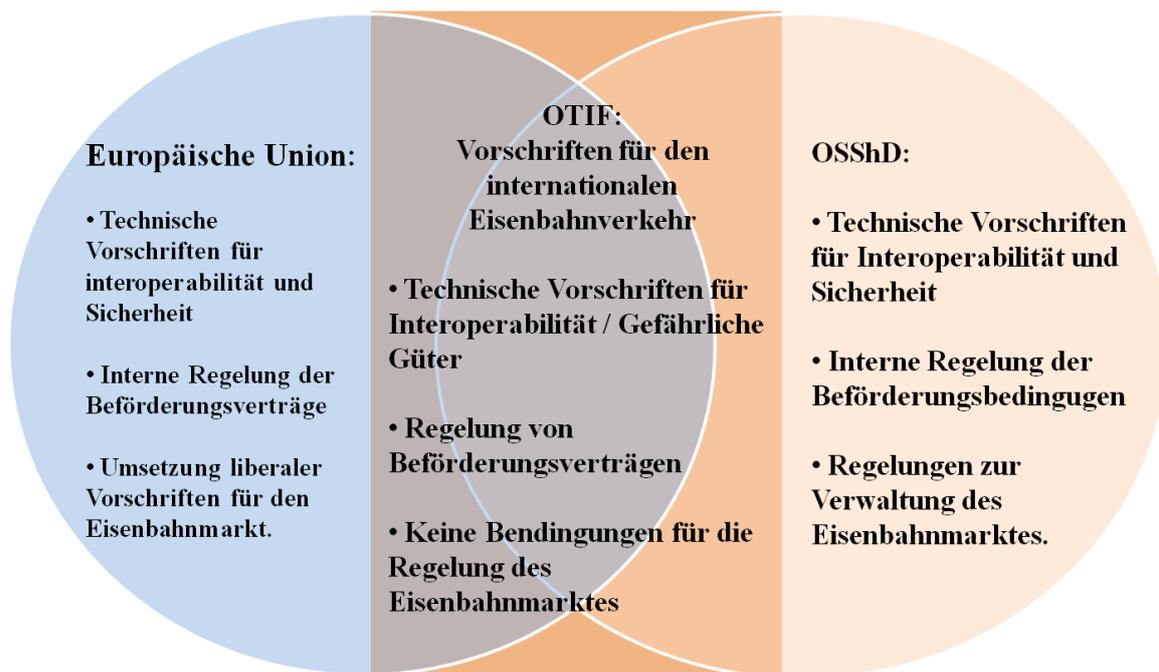


1. POSITIONNIERUNG UND ENTWICKLUNGSSTRATEGIE DER OTIF

Das COTIF schafft ein „Schnittstellenrecht“, mit dem das Eisenbahnrecht der einzelnen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Entwicklung des internationalen Verkehrs aufeinander abgestimmt werden kann.

Die Europäische Union und die OSShD verfügen jeweils über ein kohärentes Modell zur Anwendung einheitlicher Verfahren. Unglücklicherweise sind die Regelungen dieser beiden Organisationen nicht miteinander kompatibel. Die OTIF sollte ihren Beitrag an der Harmonisierungsanstrengung leisten, indem sie ihre Brückenfunktion zwischen ihren Mitgliedstaaten voll wahrnimmt.

Strategische Positionierung der OTIF



Darüber hinaus sollte sich die OTIF um eine aktive Partnerschaft der Nicht-EU-Mitgliedstaaten mit der Europäischen Eisenbahnagentur bemühen. Die Entwicklung eines europäischen Eisenbahnrechts mit dem Ziel einer Öffnung könnte als paradoxe Nebenwirkung gerade die Abschottung des europäischen Marktes durch die Entwicklung technischer Normen bewirken, die dann als Zugangsbarriere wirken. Durch ihre Fokalisierung auf die Erleichterung des internationalen Verkehrs hat die OTIF darauf zu achten, dass in den im Rahmen der TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) entwickelten Vorschriften von Beginn an die Beschränkungen EU-externer Staaten berücksichtigt werden, so dass auch die Erstellung der entsprechenden ETV (Einheitliche Technische Vorschriften) erleichtert wird.



Diese Positionierung bestimmt auch die strategischen Prioritäten für den Zeitraum:

PRIORITÄT 1: 6 Schwerpunkte für die Entwicklung von OTIF-Vorschriften

1. Entwicklung von Arbeitsbeziehungen mit Kommission und ERA einerseits und der OSShD andererseits mittels Umsetzung von Rahmenabkommen.
2. Intensivierung des Austauschs mit unseren Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Schaffung einer Wissensgrundlage und zur Entwicklung von Ausbildungsaktivitäten.
3. Beteiligung von Experten unserer Mitgliedstaaten in den Arbeitsgruppen unserer privilegierten Partner (ERA und OSShD) auf der Grundlage gemeinsamer Standpunkte.
4. Zentraler Beitrag bei der Definition eines einheitlichen Rechts in den Bereichen Güterverkehr und Erleichterung des internationalen Verkehrs.
5. Klärung der durch die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts geschaffenen offenen Haftungsfragen.
6. Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilitätsfragen.

PRIORITÄT 2: Ausweitung des Anwendungsbereiches des COTIF

7. Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF 1999 auf alle EU-Staaten und Rücknahme aller Anwendungsvorbehalte.
8. Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF auf die Golfstaaten und Zentralasien.
9. Entwicklung regelmäßiger Arbeitsbeziehungen mit Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (ESCAP).

PRIORITÄT 3: Neuer Schwung für die Verwaltung der OTIF

10. Umsetzung der Empfehlungen des 2013 durchgeführten Audits.
11. Stabilisierung des Haushalts.
12. Steigerung der Attraktivität und des Bekanntheitsgrades der OTIF.





2. ENTWICKLUNG DER OTIF IN RICHTUNG ASIEN UND MITTLERER OSTEN

Das nationale Beitrittsverfahren Aserbaidshans sollte bis Ende 2013 oder Anfang 2014 abgeschlossen sein. Das Verkehrsministerium, die vom Beitritt hauptsächlich betroffene Behörde, hat mit den verschiedenen Instanzen des Landes bereits mit dem Beitritt zusammenhängende politische Fragen geklärt. In diesem Zusammenhang werden wir auf Antrag Aserbaidshans 2014 einen Workshop in Baku organisieren, bei dem die Bestimmungen des COTIF den Behörden und Eisenbahnunternehmen unseres zukünftigen Mitgliedstaates erläutert werden sollen.

In diesem Rahmen wird die OTIF sich weiterhin um einen Beitritt zum COTIF der osteuropäischen Staaten wie **Turkmenistan, Kasachstan, Usbekistan, Kirgisistan und Tadschikistan** bemühen. Zweifellos wird sich der zukünftige Beitritt Aserbaidshans zum COTIF positiv auf die Beitrittsbemühungen dieser fünf Staaten auswirken.

Auch die Beziehungen der OTIF zum **Golf-Kooperationsrat (GCC)** verbessern und konkretisieren sich immer weiter. Im zweiten Halbjahr 2013 hat der Orientierungsausschuss dieser aus sechs Mitgliedstaaten (**Katar, Vereinigte Arabische Emirate, Bahrein, Saudi-Arabien, Oman und Kuwait**) bestehenden zwischenstaatlichen Organisation den Beitritt zum COTIF, mit dem Ziel eines gleichzeitigen Beitritts aller sechs Staaten, die der Organisation ihre Zuständigkeit im Eisenbahnbereich übertragen haben, bewilligt. Die Beitrittsverhandlungen könnten im November 2013 beginnen und sich über das erste Halbjahr 2014 fortziehen.

Der Beitritt Pakistans am 1. September 2013 ermöglicht das Knüpfen neuer Kontakte mit seinen Nachbarländern **Indien und China**.

Im Bestreben, den Anwendungsbereich des COTIF auf diese asiatischen Länder auszudehnen, hat das Sekretariat in Bern eine Tagung mit dem Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (ESCAP) organisiert und wird weiterhin mit dieser Organisation in Kontakt bleiben, die bei der Frage, welches der beiden Rechtssysteme sich am besten eignet durch ihre Expertise großen Einfluss in ihren Mitgliedstaaten besitzt.

Voraussichtlicher Zeitplan

Beitritt Aserbaidshans – Ausbildungskurs in Baku bei Eingang des Beitrittsantrags.

Beitritt Golf-Kooperationsrat (GCC) – Seminar im zweiten Halbjahr 2014.



3. BESSERE ANWENDUNG DES COTIF

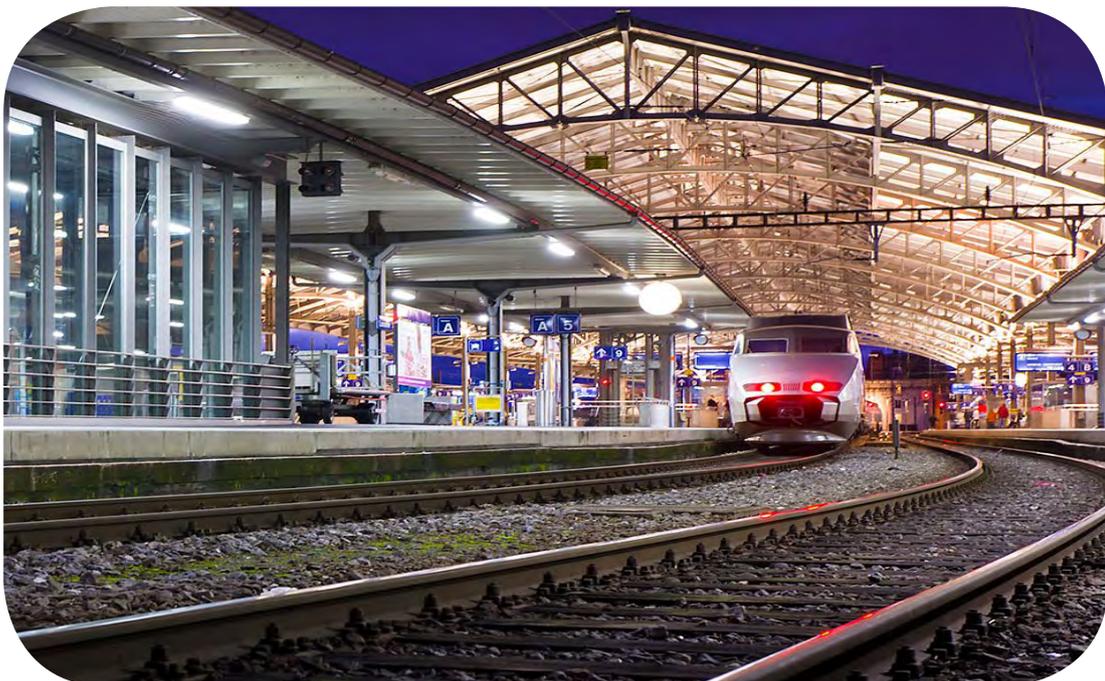
Förderung des COTIF 1999

Das Sekretariat wird seine Bemühungen auf die drei Mitgliedstaaten richten, die das Protokoll von Vilnius noch nicht unterzeichnet haben (Irland, Italien und Schweden) und ihnen jede nötige Hilfe zukommen lassen. Hierzu steht das Sekretariat auch in Kontakt mit den zur Vorbereitung der Ratifizierung des Protokolls von Vilnius in den Verkehrsministerien dieser Staaten zuständigen Personen und unterstützt sie gegebenenfalls mit für die nationalen Ratifizierungsverfahren nützlichen Ratschlägen und Dokumenten.

Darüber bemüht sich das Sekretariat weiterhin um die schnellstmögliche Rücknahme der noch bestehenden Erklärungen der EU- und EWR-Mitgliedstaaten über die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G des COTIF. Fünf EU-Mitgliedstaaten und ein EWR-Mitgliedstaat haben ihre Erklärungen noch nicht zurückgenommen (ES, FR, NO, SK und UK). Die Europäische Kommission unterstützt die Bemühungen des Sekretariates, zumal seit der Revision der drei Anhänge 2009 (Inkrafttreten am 1. Dezember 2010) und dem Beitritt der EU zum COTIF (1. Juli 2011) keine Konfliktquellen zwischen diesen Anhängen und dem Unionsrecht bestehen.

Die EU in den Organen der OTIF

Zum Zeitpunkt des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF am 23. Juni 2011 mussten einige Grundsatzfragen betreffend die Koordinierung der Arbeiten zwischen den verschiedenen technischen Instanzen der OTIF und der Europäischen Kommission noch geklärt werden, insbesondere die Stimmrechtsfrage der Europäischen Union im Fachausschuss für technische Fragen und im RID-Fachausschuss der OTIF war noch offen.





Seit Einrichtung des Fachausschusses für technische Fragen durch das neue COTIF und seit Beitritt der Europäischen Union zum COTIF kam es bei verschiedenen Tagungen zu Auslegungsunterschieden betreffend die Feststellung des Quorums. Dabei ging es nicht nur darum, ob das notwendige Quorum erreicht sei und die Tagung stattfinden könne, sondern auch um die Frage, welche anwesenden oder vertretenen Mitgliedstaaten bei welchen Fragen abstimmen dürfen und ob ein Beschluss somit gültig oder ungültig ist.

In einem Schriftwechsel zwischen dem Generalsekretär der OTIF und der Europäischen Kommission konnte eine gemeinsame Auslegung der Bestimmungen des COTIF erreicht werden, mit der sowohl die Autonomie der OTIF-Organen wie auch die internen Koordinierungsverfahren der Europäischen Union gewahrt werden konnten. Diese Auslegung findet im Übrigen im Rahmen dieser Tagungen bereits Anwendung.

Kenntnis und Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften

Mittels einer verstärkten Partnerschaft und einer Reihe an Seminaren, hauptsächlich mit den Maghreb- und Balkanstaaten der OTIF, wird ein „Monitoring“ der Umsetzung der Vorschriften eingeführt. Die so gesammelten Informationen werden unseren Mitgliedstaaten und privilegierten Partnern zur Verfügung gestellt.

Der Erfolg dieses Handelns wird ausschlaggebend für die Fähigkeit der OTIF sein, eine Synthesekraft zu entwickeln und Vorschläge zur Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs zu formulieren.

In diesem Rahmen stellt die OTIF ebenfalls und gemeinsam mit der Europäischen Kommission ihre Expertise bei der Wiederbelebung des Programms Euromed zur Verfügung.



4. EINE REVISION DES COTIF IM JUNI 2014

Der Rechtsdienst und die Sektionen „Eisenbahntechnik“ und „Gefährliche Güter“ bringen sich aktiv in die Revision des COTIF, der ER CIM, CIV, CUV und ATMF ein, um diese Texte an die jüngsten Entwicklungen anzupassen, egal ob die geplanten Revisionen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses oder der Generalversammlung fallen.

Der Rechnungsprüfer der OTIF hat ein Revisionsverfahren des **COTIF** angefordert. Tatsächlich basieren die vom Sekretariat im Finanz- und Buchhaltungswesen angewendeten Verfahren auf einem jährlichen Rhythmus, wohingegen das COTIF in Artikel 25 für Haushalt und Jahresrechnung einen Rhythmus von zwei Kalenderjahren vorschreibt. Diese Situation muss formal bereinigt werden.

Die Revision der **ER CIM** verfolgt hauptsächlich das Ziel einer vereinfachten Anwendung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Eisenbahnverkehr. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass das in den aktuellen ER CIM enthaltene funktionale Äquivalenzprinzip die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs auf operationeller Ebene ausgebremst hat, vornehmlich aufgrund der im nationalen Recht bestehenden Anforderungen bezüglich elektronischer Unterschrift. Das CIT hat daher eine Expertengruppe eingerichtet, die sich seit 2011 regelmäßig trifft. Die OTIF hat sich aktiv an den Arbeiten der Expertengruppe beteiligt, deren Ziel zunächst die Erarbeitung eines vollständigen Rechtsrahmens in den ER CIM war, mit dem die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs und elektronischer Begleitdokumente gegenüber den Papierfassungen priorisiert werden sollte.

Der RID-Fachausschuss wird sich mit der Frage der Verwendung elektronischer Dokumente bei der Beförderung gefährlicher Güter befassen, die derzeit geltenden Texte im RID basieren ebenfalls auf dem Grundsatz der funktionalen Äquivalenz.

Im Gegensatz zu den beim elektronischen Frachtbrief im Güterverkehr erlebten Problemen, erscheint eine Änderung der **ER CIV** in Bezug auf die Beförderungspapiere nicht zwingend erforderlich (Tickets, Gepäckscheine, Fahrzeugbeförderungsschein). Nichtsdestoweniger könnte durch eine Revision die Korrelation zwischen den ER CIV und der EU-Verordnung Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr verbessert und die Anwendung der CIV anhand zusätzlicher Klarstellungen in den Erläuternden Bemerkungen vereinfacht werden.



Basierend auf einer Studie zur Anwendung der **ER CUI**, die das Sekretariat bei den Mitgliedstaaten 2013 durchgeführt hat, ist gegebenenfalls auch eine Revision dieses COTIF-Anhangs geplant, insbesondere was dessen Anwendungsbereich anbelangt.

Betreffend die **ER CUV** wurde eine OTIF-Arbeitsgruppe eingerichtet, zur Prüfung der Änderungen, mit denen die durch die in Artikel 15 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale (ER ATMF) und ATMF-Anlage A vom 1. Mai 2012 zur Zertifizierung und Prüfung der ECM im OTIF-Recht geschaffene Funktion der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) hervorgerufenen Änderungen an den Haftungsregelungen der Eisenbahnunternehmen und Halter in die Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr aufgenommen werden sollen. Diese Arbeiten werden 2014 fortgeführt und sollten zu einer Klarstellung des Rechts auf Vorteile aus der Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs führen.

Schließlich sollten die **ATMF** gemäß den Ergebnissen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe aus dem Januar 2012, die vom CTE angenommen wurden, geändert werden. Entsprechend diesen Änderungen sollten bestimmte Sicherheitsaufgaben klarer in den ATMF verankert werden. Bei dieser Gelegenheit sollten die ATMF auch hinsichtlich weiterer Verbesserungen unter die Lupe genommen werden.

Eine kleine Untergruppe wurde von der WG TECH eingerichtet, die Revisionsvorschläge für die ATMF ausarbeiten wird. Nach ihrer Annahme durch die WG TECH und den CTE 2014 können die Vorschläge an den Revisionsausschuss weitergeleitet werden. Die Revision der ATMF fällt in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses (und für spezifische Teile in die Zuständigkeit der Generalversammlung).

Der Revisionsausschuss tagt vom 23. bis zum 27. Juni 2014. Er wird alle Änderungsfragen betreffend ER CIM, CIV, CUI, CUV und ATMF behandeln.





5. VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

Der Rechtsdienst befasst sich mit nahezu allen Aktivitätsbereichen der Organisation. Er hat die anderen Sektionen des Sekretariates immer beratend unterstützt. Dank des interdisziplinären Charakters der operationellen Dienste im Sekretariat hat sich seit 2013 auch die Zusammenarbeit des Rechtsdienstes mit den Sektionen „Eisenbahntechnik“ und „Gefährliche Güter“ erheblich intensiviert und wird sich weiter verstärken, so dass die OTIF den Herausforderungen 2014/2015 begegnen kann, von denen einzelnen besonders hervorgehoben werden sollten.



Carlos del Olmo Morand
Leiter des Rechtsdienstes

Erleichterung im Eisenbahnverkehr: Schwerpunkt Korridore

Der Fragen in Bezug auf die Erleichterung im Eisenbahnverkehr wird sich der Rechtsdienst annehmen. Seit dem 1. Juli 2006, Inkrafttretenszeitpunkt des COTIF 1999 innerhalb der Organisation, hat sich mit Ausnahme der unabgeschlossenen Arbeiten des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr vom November 2010 bis 2012, die leider nicht zu einem abschließenden Ergebnis geführt haben, nur wenig in Richtung einer internationalen Zusammenarbeit im Bereich Erleichterung im internationalen Eisenbahnverkehr getan. Die Erklärung vom 14. April 2011, mit der ein Zielkatalog des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr erstellt wurde, konzentrierten sich auf die Erarbeitung einer neuen transkontinentalen Eisenbahnrechtsordnung, die wir als nicht zwingend erforderlich erachten, zumal diese Ziele möglicherweise wenig realistisch waren. Die OTIF ist der Ansicht, dass diese Frage im Rahmen der Arbeiten der UNECE behandelt werden sollte (siehe Folgepunkt) in Zusammenhang auch mit den Güterkorridoren.

Die von der EU bzw. der OSShD geschaffenen bestehenden Korridore weisen eine zufriedenstellende Funktionsweise auf. Die Fähigkeit dieser beiden Organisationen, homogene Regeln für ihre jeweilige Zuständigkeitszone aufzustellen bürgt für eine gewisse Effizienz. Die OTIF befasst sich mit dieser Frage, in der Absicht, 2014 eine umfassende Studie über die rechtlichen Hindernisse eines flächendeckenden strukturierten Verkehrsnetzes für den Güterverkehr im eurasischen und im Mittelmeerraum durchzuführen. Im Ergebnis dieser Arbeiten wird die OTIF ihren Mitgliedstaaten dann die nötigen und angemessenen Vorschriften anbieten können.

Der Begriff OTIF-Korridor sollte verwendet werden, wenn Bezug auf die den internationalen Güterverkehr strukturierenden Strecken genommen wird, in Abgrenzung zu den komplexen institutionellen Güterverkehrskorridoren der EU oder der OSShD. Wir schlagen die Prüfung von drei Korridoren vor, in Zusammenarbeit mit der UIC, die ihre praktische Expertise und die in ihren Arbeitsgruppen (insbesondere in der GTC) bereits begonnenen Arbeiten einbringen wird, einerseits und mit der juristischen Expertise des CIT andererseits.



Die OTIF wird sich um die Einrichtung der Arbeitsgruppe und deren Tagungen kümmern. Auf der Grundlage der durchzuführenden Studie, wird im ersten Halbjahr 2014 eine erste Tagung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zur Netzfrage stattfinden. Drei Korridore sollen untersucht werden:

1. ein reiner Landkorridor zwischen Russland/China und Deutschland;
2. ein Korridor durch die Türkei (einschließlich intermodaler Teil über das Schwarze Meer) mit dem Versuch, Güterzüge über den neuen OTIF-Mitgliedstaat Pakistan und über den Iran bis ins Herz Europas zu lenken;
3. ein neuer Euro-Maghreb-Korridor über die iberische Halbinsel hin zu den nordeuropäischen Märkten, der nach Abschluss der Arbeiten eventuell bis in die drei Maghrebstaaten der OTIF verlängert werden könnte, mit dem Ziel, die Güterkorridore aus und in die Maghrebstaaten mit enger Zusammenarbeit der OTIF im Bereich Information und Kommunikation zu fördern.

Folgende Fragen sollten prioritär behandelt werden:

1. Schnittstellen mit homogenen Gerüsten OSShD / EU;
2. potenzielle Probleme zwischen OTIF-Staaten und Nicht-OTIF-Staaten;
3. Intermodalitätsfragen bei der Beförderung von Containern;
4. gegebenenfalls koordinierte Verwaltungsverfahren für Fahrplananlagen und weitergehende Verwendung der Nutzungsverträge für Infrastruktur;
5. Nachverfolgbarkeit der Informationen und Anregungen an die für Zollfragen zuständigen internationalen Organisationen; Anreiz an unsere Mitgliedstaaten, die überarbeitete Kyoto-Konvention (Internationales Übereinkommen über die Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren) zu ratifizieren. Hierzu wäre eine enge Zusammenarbeit mit der Weltzollorganisation wünschenswert;
6. Probleme zwischen OTIF-Mitgliedstaaten, die durch die bestehenden Rechtstexte nicht hinreichend gelöst werden können.



Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts

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 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 ER CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechts **empfiehlt vertritt die OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen den ER CIM und den 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 ER CIM oder des SMGS berührt.

Diesbezüglich wurde der Expertengruppe bereits ein Arbeitsdokument vorgelegt.

Betreffend Zollfragen ist Anhang 9 des Internationalen Übereinkommens zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen vom 21. Oktober 1982 mit seinem Inkrafttreten am 30. November 2011 für alle Vertragsparteien rechtsverbindlich geworden. Dieses Übereinkommen wird von der Arbeitsgruppe WP 30 der UNECE verwaltet, die sich um den Verkehr betreffende Zollfragen kümmert. Die OTIF wird die Arbeiten der WP 30 unterstützen, um so eine in Übereinstimmung mit der OSShD vollständige Anwendung des betreffenden Anhangs 9 zu erwirken.

Herstellung von Kohärenz zwischen den Beförderungsverträgen der OTIF und der OSShD

Der Rechtsdienst der OTIF unterstützt weiterhin das CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Der im Rahmen dieses Projektes ausgearbeitete Frachtbrief CIM/SMGS wird zunehmend, vor allem im Containerverkehr eingesetzt. Die Erfahrung zeigt, dass weitere Anstrengungen und Ausbildungsmaßnahmen erforderlich sind, damit die Vorteile des Frachtbriefs CIM/SMGS als Beförderungsdokument in weiteren Kreisen potenzieller Verwender bekannt werden (Einsparungen von Geld und Zeit, Vermeidung von Fehlern, die bei der Umschreibung der Frachtbriefe an der Grenze der Rechtssysteme CIM/SMGS entstehen), damit sich seine Verwendung weiter verbreitet. Das Sekretariat der OTIF wird bei der Popularisierung des gemeinsamen Frachtbriefs mitwirken.



Weitere Arbeiten werden vor allem auf den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS ausgerichtet sein. Selbstverständlich wird das Sekretariat der OTIF diesen Arbeiten die gleiche Aufmerksamkeit widmen wie dem elektronischen Frachtbrief CIM.

Im Bereich der Personenbeförderung steht der Rechtsdienst der OTIF mit seiner beratenden Tätigkeit bezüglich der Verkehre CIV/SMPS zur Verfügung. Dies bezieht sich nicht nur auf das bei diesen Verkehren derzeit angewendete Recht und bei seiner Anwendung entstehende konkrete Interpretationsfragen, sondern auch auf Fragen, die bei der Weiterentwicklung des SMPS und seiner Angleichung an die CIV aufkommen.

Im Bereich der Rechtsanwendung ist zu berücksichtigen, dass in den Mitgliedstaaten der EU zusätzlich die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) zur Anwendung kommt. Das Sekretariat der OTIF beteiligte sich an einer vom CIT initiierten Analyse der einzelnen Bestimmungen der CIV, PRR und des SMPS mit einem besonderen Augenmerk auf die Haftungsbestimmungen und wird bei der Popularisierung der zu Gunsten der Reisenden geschaffenen Regelungen mitwirken.

Es versteht sich, dass bei jeder Weiterentwicklung der drei Regelwerke eine Koordinierung angestrebt werden muss. Das Sekretariat der OTIF wird sich dafür sowohl bei der GD MOVE der Europäischen Kommission als auch bei der OSShD einsetzen.





Voraussichtlicher Zeitplan

Das Expertentreffen des Hauptausschusses der OSShD (Verkehrspolitik und Entwicklungsstrategie) zum Thema Erleichterung wird in Warschau vom 8. bis 10. April 2014 stattfinden.

Am 5. und 6. Juni 2014 wird eine Ministerkonferenz der OSShD in Vilnius stattfinden.

Vom 14. bis 17. Oktober 2014 findet in Warschau die jährliche Tagung des Hauptausschusses der OSShD (Verkehrspolitik und Entwicklungsstrategie) statt.

Die Expertengruppe für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts (GEURL) wird am 3. und 4. April, am 10. und 11. Juli und am 30. und 31. Oktober 2014 in Genf tagen.

Die Expertengruppe für den Eisenbahnverkehr wird vom 24. bis 26. November 2014 in Genf tagen.

Die Arbeitsgruppe WP.30 für die Erleichterung des Grenzübertritts wird vom 3. bis 7. Februar für ihre 136. Tagung, vom 10. bis 13. Februar für ihre 137. Tagung und vom 7. bis 10. Oktober 2014 für ihre 138. Tagung in Genf zusammenkommen.



6. VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT

Die Sektion Technik führt alle in Zusammenhang mit den Anhängen F und G des Übereinkommens stehenden Aufgaben der Organisation aus. Sie entwickelt und verbessert Bestimmungen, Verfahren, Register und technische Vorschriften zum Nutzen des internationalen Eisenbahnverkehrs. Die Beschlüsse in Bezug auf die Arbeit der Sektion Technik werden vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) getroffen. Die Tagungen des CTE werden von dessen ständiger Arbeitsgruppe (WG TECH) vorbereitet.



Bas Leermakers
Leiter der Sektion
„Eisenbahntechnik“

Gemäß Artikel 3a ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) erleichtert die volle Äquivalenz zwischen den technischen Spezifikationen der EU (TSI) und der technischen Vorschriften der OTIF (ETV) die gegenseitige Anerkennung des Rollmaterials. Ziel ist es, dass Fahrzeuge, die außerhalb der EU ihre erste Betriebszulassung erhalten haben, in der EU betrieben werden können und umgekehrt. Die Sektion Technik arbeitet daher in dem durch den Anwendungsbereich des COTIF abgesteckten Rahmen an der Äquivalenz zwischen TSI und ETV.

Allgemeiner Aktivitätsbereich

Verfassen von Vorschriften – Hauptaktivität der Sektion Technik ist das Verfassen neuer und die Änderung bestehender ETV und die Koordinierung der Annahme dieser ETV und anderer Bestimmungen. Der hierzu eingeführte jährliche Arbeitszyklus umfasst drei Sitzungen der WG TECH und eine CTE-Tagung. Für jede dieser Sitzungen übernimmt die Sektion Technik die Vorbereitung aller Dokumente und das Verfassen der Niederschrift.

Weiterverbreitung – Die stetig zunehmende Komplexität der anwendbaren Vorschriften erfordert auch deren Weiterverbreitung, um so insbesondere den Nicht-EU-Vertragsstaaten¹ bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen. Die ganz verschiedenartigen diesbezüglich geplanten Weiterverbreitungsaktivitäten umfassen sowohl erläuternde Dokumente und Anwendungshandbücher als auch Präsentationen, Workshops und Besuche in einzelnen Staaten.

Monitoring und Umsetzung – Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften ist für die OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung. Gleichzeitig wird auch die korrekte Umsetzung immer wichtiger. Wenn die OTIF-Vorschriften nicht korrekt angewendet werden, kann dies zu Störungen im internationalen Verkehr führen, wie den im Juni 2013 an der Grenze aufgehaltenen Zügen, denen keine gültige für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt war. Das Sekretariat der OTIF möchte das Verständnis der richtigen Anwendung ihrer Vorschriften in den Vertragsstaaten weiter verbessern. Der Fokus liegt dabei auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU hier über eigene interne Verfahren verfügt.

¹ Obwohl die EU über eigene interne Verfahren verfügt, wird bei den Weiterverbreitungsaktivitäten nach Synergien insbesondere mit der ERA gesucht.



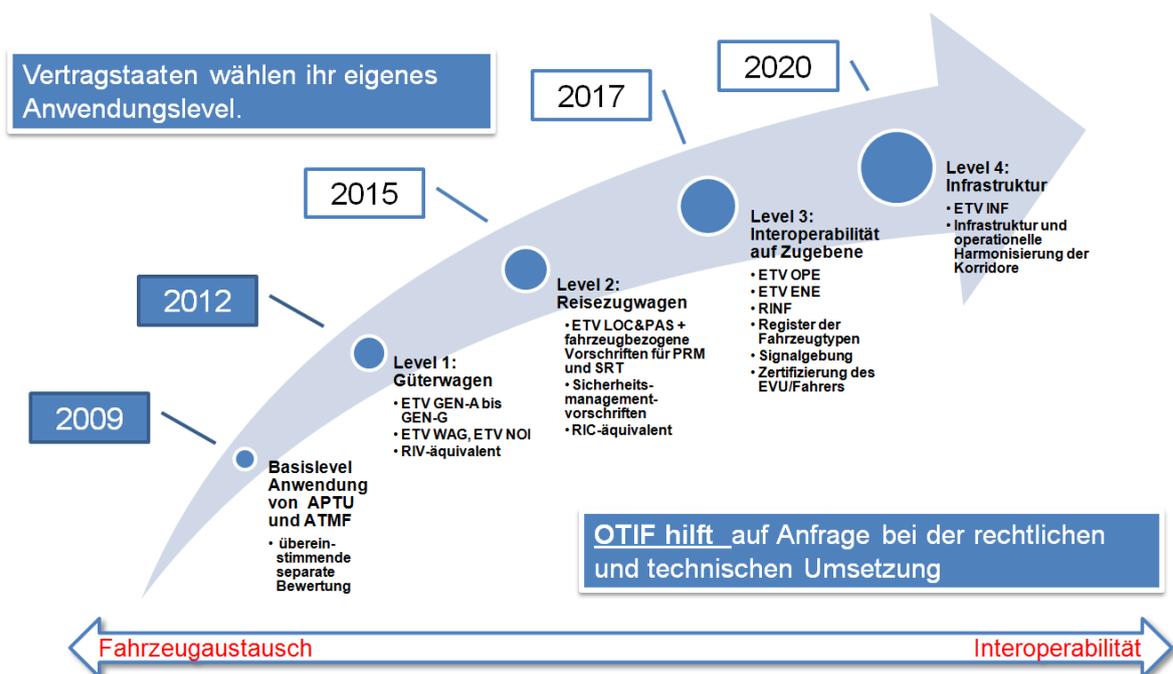
Internationale Zusammenarbeit – Für eine bestmögliche Effizienz all dieser Aktivitäten wird eine gute internationale Zusammenarbeit benötigt. Aufgrund der Notwendigkeit einer vollen Äquivalenz der Interoperabilitätsvorschriften der EU und der OTIF werden die Kontakte zur Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ganz besonders verstärkt. Diese Zusammenarbeit wurde durch die von der Europäischen Kommission, ERA und OTIF unterzeichnete „Verwaltungsvereinbarung“ formalisiert.

Wissensmanagement – Zur Beibehaltung eines konsistenten Regelwerks, zur Anregung eines Wissensaustauschs, zur Verbesserung der Qualität und Effizienz der Arbeit und zur Erleichterung der Integration neuer Mitarbeiter, beabsichtigt das Sekretariat der OTIF eine Verbesserung seines internen Wissensmanagements. Die Sektion Technik wird ihre Aktivitäten auf dieses Ziel ausrichten.

Verfassen von Vorschriften

Bis 2012 wurden die OTIF-Vorschriften konsequent zu den EU-Vorschriften und auf deren Grundlage entwickelt. Zunächst wurden die EU-Vorschriften entwickelt und angenommen, welche dann in OTIF-Vorschriften übertragen wurden. Am 1. Januar 2014 werden zum ersten Mal äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften gleichzeitig in Kraft treten, darunter die überarbeitete ETV und TSI Güterwagen. Das Sekretariat der OTIF ist stolz auf diesen Meilenstein, der dank der guten Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, den Nicht-EU-Vertragsstaaten, der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und der Europäischen Kommission (EK) möglich wurde.

Nachstehendes Diagramm verdeutlicht den Hauptfahrplan für die Entwicklung technischer OTIF-Vorschriften.





In den folgenden Absätzen wird detaillierter auf die geplanten Entwicklungen und Änderungen an ETV eingegangen.

ETV LOC&PAS

Als erster Schritt wird die (zukünftige) TSI vollständig in die ETV LOC&PAS umgesetzt.

Die ETV LOC&PAS wird aber keine reine „copy/paste-Fassung“ der TSI werden, denn sie wird zusätzliche Elemente des EU-Rechts zu Fahrzeugen, die vom OTIF-Recht nicht abgedeckt werden, enthalten müssen. Hierzu gehören Teile der TSI CCS zur Zugortung, ECM-Anforderungen, Teile der TSI PRM zu Fahrzeugen usw. Ziel ist eine Annahme der ETV LOC&PAS 2014.

In einem zweiten Schritt (der parallel zu Schritt 1 stattfinden kann) ist eine Änderung der TSI und der ETV LOC&PAS geplant, mit dem Ziel einer einzigen gemeinsamen Zulassung/Genehmigung für Reisezugwagen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, (und möglicherweise anderer Fahrzeugtypen, die die gleichen Bedingungen erfüllen). Die Änderung der TSI und ETV soll von einer Arbeitsgruppe der ERA (WP) durchgeführt werden, an der von der OTIF benannte Experten teilnehmen, welche die Interessen der Nicht-EU-Vertragsstaaten vertreten. Diese WP wird zwei getrennte Aspekte analysieren:

1. Die harmonisierten Bedingungen für eine einzige Zulassung ermöglichen einen „freien Verkehr“ des Fahrzeugs im Sinne der ATMF. Aus diesem Grund müssen die offenen Punkte der TSI (mit technischen fahrzeugspezifischen Lösungen) geschlossen werden. Es besteht Konsens darüber, dass dies in die TSI/ETV-Änderung integriert werden sollte. Dies ist vergleichbar mit Abschnitt 7.1.2 der ETV/TSI WAG.
2. Die Definition harmonisierter Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen zum Austausch von Fahrzeugen im internationalen Verkehr.

Ziel der ERA-WP ist die Vorbereitung einer Aktualisierung der ETV und der TSI in 2015;

Überarbeitete ETV NOI

Mit der Harmonisierung der ETV und TSI zu Lärmgrenzen für Fahrzeuge wurde im Dezember 2012 begonnen. Im September 2013 hat die ERA eine Empfehlung an die Europäische Kommission mit einem Vorschlag auf Revision der TSI NOI herausgegeben. Die Annahme der überarbeiteten TSI NOI in der EU ist für 2014 geplant. Zur Gewährleistung der vollständigen Äquivalenz zwischen der ETV NOI und der TSI NOI, muss die ETV überarbeitet werden.



Überarbeitete ETV GEN-A

Die ETV GEN-A legt die grundlegenden Anforderungen für Teilsysteme fest. Diese grundlegenden Anforderungen sind mit denjenigen der europäischen Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG äquivalent. In der EU wurden die grundlegenden Anforderungen durch die Aufnahme einer neuen grundlegenden Anforderung auf Personen mit Behinderung ausgeweitet und auch die grundlegende Anforderung zu Lärm wird weiterentwickelt werden. Diese Änderungen der EU müssen auch innerhalb der OTIF mit Blick auf eine möglicherweise notwendige Aktualisierung der ETV GEN-A angeschaut und analysiert werden.

Überarbeitete ETV GEN-C

Die ETV GEN-C basiert auf Anhang VI Abschnitt 4 der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG, die durch die Richtlinie 2011/18/EU geändert wurde. Die Änderung besteht aus unwesentlichen, meist redaktionellen Verbesserungen und der Aktualisierung rechtlicher Verweise. Die OTIF muss ihren Text auf nötige Änderungen zur Wahrung der Äquivalenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften hin überprüfen.

Aktualisierung der ETV WAG

Die überarbeitete ETV WAG wurde vom CTE im Juni 2013 angenommen. Diese Fassung wahrt die Äquivalenz der güterwagenspezifischen Vorschriften zwischen OTIF und EU. In der EU sind einige Änderungen geplant, die einen Einfluss auf diese Äquivalenz haben könnten. Aus diesem Grund sind Aktualisierungen der Anhänge H und I der ETV WAG geplant. Zusätzlich sollte eine gemeinsame EU/OTIF-Spezifikation für Verbundstoff-Bremsklötze definiert werden.

Weiterverbreitung und Umsetzungshilfe

Zur Unterstützung der Vertragsstaaten bietet das OTIF-Sekretariat wo möglich seine Hilfe an und sieht es als seine Priorität, in engem Kontakt mit einem zuständigen Ansprechpartner in jedem Vertragsstaat zu stehen. Informationen können auf verschiedene Arten weiterverbreitet werden (Workshops, Seminare, bilaterale Treffen, Verbesserung der Website, Veröffentlichungen usw.). Hierbei liegt der Fokus auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten.

Workshops

Es sollten externe Treffen mit Fokus auf nationalen Besonderheiten organisiert werden. An solchen Treffen könnten zahlreiche nationaler Experten verschiedener Fachgebiete teilnehmen. Diese Treffen sollte für Angestellte der Ministerien, zuständigen Behörden, Eisenbahnunternehmen, Industrie, Universitäten usw. offen sein und womöglich regional organisiert werden, so dass mehrere benachbarte Vertragsstaaten teilnehmen können. Zweck dieser Treffen wären Erläuterungen und Diskussionen zu den Zielen und Möglichkeiten der Anwendung der Anhänge F und G zum Übereinkommen sowie der dazugehörigen technischen Vorschriften. Gleichzeitig erhofft sich das Sekretariat der OTIF Feedback zur Anwendung der Anhänge F und G. Dieses



Feedback könnte bei der Verbesserung der technischen Anhänge helfen. Da die technischen Vorschriften der OTIF noch relativ neu sind, ist ein solcher Informationsaustausch essentiell für deren Erfolg und richtige Anwendung.

Anwendungshandbücher

Zwei Arten von Anwendungshandbüchern sind geplant; ein allgemeiner Anwendungsführer mit detaillierter Beschreibung der Grundsätze der ATMF und APTU und verschiedene ETV-spezifische Anwendungshandbücher. Zielpublikum sind Personen, die beruflich mit den ETV zu tun haben, wie die Angestellten der zuständigen Behörden, Ingenieure der Zuliefererindustrie oder Gutachter bei Bewertungsstellen.

Die spezifischen Führer werden auf den TSI-Handbüchern der EU/ERA basieren und ein ETV-Set pro Führer abdecken.

Erläuternde Dokumente

Diese Dokumente erklären auf wenigen Seiten die Grundsätze der Vorschriften. Es wird eine klare Sprache verwendet, die von einem breiten Publikum verstanden werden kann.

Umsetzung des Monitoring

Eines der Hauptprinzipien der ATMF und APTU ist das gegenseitige Vertrauen zwischen Vertragsstaaten, dass Fahrzeugen nur die Zulassung zum internationalen Verkehr erhalten, wenn alle Anforderungen erfüllt sind. Das Fahrzeug muss nicht nur alle technischen Anforderungen der ETV erfüllen, sondern auch die Konformitätsbewertung muss entsprechend ETV GEN-D von einer Bewertungsstelle ausgeführt werden, die alle Anforderungen (Unabhängigkeit) aus Artikel 5 ATMF und der ETV GEN-E erfüllt.

Wenn ein Vertragsstaat Zertifikate ausstellt, ohne dabei die entsprechenden OTIF-Vorschriften korrekt anzuwenden, entsteht hierdurch eine immense Gefährdung für dieses gegenseitige Vertrauen mit negativen Folgen für den internationalen Eisenbahnverkehr. Das Sekretariat der OTIF wird sich daher um einen besseren Überblick über die Umsetzung der ATMF in den Nicht-EU-Vertragsstaaten bemühen.

Diese Aktivität kann nur in Zusammenarbeit mit den Vertragsstaaten stattfinden. Das Sekretariat der OTIF wird seine Vertragsstaaten auffordern, die Verantwortungsübertragung gemäß ATMF zu notifizieren. Auf der Website der OTIF sollte für jeden Vertragsstaat die zuständige Behörde, und wo zutreffend, die Akkreditierungsstelle, Bewertungsstelle, ECM-Zertifizierungsstelle und Gemeinsame Sicherheitsmethode GSM-Bewertungsstellen angegeben sein.

Zusätzlich zu den oben genannten Aktivitäten wird das Sekretariat engere Kontakte auf Arbeitsebene mit den Vertragsstaaten unterhalten, z.B. durch die oben erwähnten Workshops.



Voraussichtlicher Zeitplan

OTIF-Tagungen - 2014 sind drei Sitzungen der WG TECH geplant, die erste wird vom 5. bis 6. Februar in Bonn stattfinden. Am 4. und/oder 5. Juni wird der CTE zur Annahme verschiedener ETV in Bern zusammentreffen.

Personal – 2013 wurde ein neuer Mitarbeiter für die Sektion Technik eingestellt. 2014 wird ein Mitarbeiter in den Ruhestand treten. Der Posten wird neu besetzt.

2013 wurde das „Juniorexperthenprogramm“ gestartet. Im Rahmen dieses Programms verstärken junge Hochschulabsolventen für ein spezifisches Projekt das Sekretariat der OTIF für einen Zeitraum von 9 Monaten. 2013/2014 wird der Juniorexperte der Sektion Technik einen Überblick aller technik-/sicherheitsrelevanten Informationen erstellen, die mit Blick auf den internationalen Eisenbahngüterverkehr in Verbindung mit rechtlichen Pflichten und Haftungsbestimmungen ausgetauscht werden. Er wird dann den Mehrwert, den die OTIF durch Anpassung ihrer Vorschriften und/oder Vorantreiben deren Anwendung in enger Zusammenarbeit mit EU/ERA und dem (Güter)Sektor erzielen kann, analysieren.





7. ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Die Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr (RID) werden wie die Gefahrgutvorschriften für den Straßenverkehr (ADR) und die Binnenschifffahrt (ADN) alle zwei Jahre grundlegend überarbeitet.



Jochen Conrad
Leiter der Sektion „RID“

Gemeinsame Tagung und RID-Fachausschuss

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

Jährlich ist dabei mit über 50 offiziellen Dokumenten, die in allen Arbeitssprachen veröffentlicht, und mit etwa 100 informellen Dokumenten, die gewöhnlich nur in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden, zu rechnen.

Für das Biennium 2014/2015 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, das mit der Frühjahrssitzung 2014 beginnt, sind insgesamt fünf Tagungswochen vorgesehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung fließen in die Ausgabe 2017 des RID, des ADR und des ADN ein.

Der RID-Fachausschuss ist einer der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen und durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen. Die vom RID-Fachausschuss verabschiedeten Vorschriften erhalten damit unmittelbare Rechtskraft, wirken weit über die OTIF hinaus und sichern damit auch die Bedeutung der Organisation für den gesamten Sektor.

Im zu Ende gehenden Biennium 2012/2013 wurde die Arbeitsweise des RID-Fachausschusses entscheidend verändert, um den Abstimmungsprozess innerhalb der Europäischen Union zu vereinfachen und zu rationalisieren. Alle Entscheidungen des RID-Fachausschusses werden von seiner ständigen Arbeitsgruppe vorbereitet, in denen eine offene Diskussion der Problemstellungen erfolgt, ohne dass es zuvor einer Abstimmung der EU-Positionen bedarf. Eine Abstimmung der EU-Mitgliedstaaten erfolgt dann nur noch vor der am Ende eines Bienniums stattfindenden Tagung des RID-Fachausschusses. Diese zweitägige Sitzung, die im Mai 2014 in Bern stattfinden wird, wird alle Änderungen für die Ausgabe 2015 des RID genehmigen.



Mit der Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai 2014 beginnt das Biennium 2014/2015, für das zwei Tagungswochen der oben erwähnten ständigen Arbeitsgruppe vorgesehen sind. Die ständige Arbeitsgruppe wird in diesen Sitzungen die spezifischen Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr erarbeiten und dem RID-Fachausschuss im Mai 2016 zur Genehmigung vorlegen. Bei der Tagung im November 2015 wird dabei die Prüfung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2017 im Vordergrund stehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse des RID-Fachausschusses fließen in die Ausgabe 2017 des RID ein.

Ein Schwerpunkt der Arbeiten in diesem Biennium wird die Fortsetzung der weitergehenden Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS darstellen, zu denen auch Experten der OSShD-Mitgliedstaaten eingeladen werden.

Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden

Die für den weltweiten Gefahrguttransport im Rahmen des UN-Expertenausschusses entwickelten UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden alle zwei Jahre überarbeitet. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen erarbeitet Vorschläge, wie die für die UN-Empfehlungen beschlossenen Änderungen in das RID/ADR/ADN integriert werden können.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe wird bei einer dreitägigen Tagung im Mai 2015 auf der Grundlage eines von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF erarbeiteten Entwurfs einen Vorschlag für die Übernahme der vom UN-Expertenausschuss im Dezember 2014 zu verabschiedenden Änderungen in das RID/ADR/ADN ausarbeiten. Dadurch können Detaildiskussionen in der Gemeinsamen Tagung vermieden werden.

Der UN-Expertenunterausschuss erarbeitet weltweite Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die in einem zweiten Schritt von den zuständigen internationalen Organisationen in die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger (See, Luft, Schiene, Straße, Binnenwasserstraße) übernommen werden.

Der Ausschuss wird im Jahr 2014 insgesamt drei Wochen tagen und die Arbeiten an der 19. Revision der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abschließen. 2015 wird dieser Ausschuss die Arbeiten an der 20. Revision der UN-Empfehlungen in Angriff zu nehmen, die in der Ausgabe 2019 des RID für den Eisenbahnverkehr nachvollzogen werden wird.

Die Sektion RID wird an diesen Sitzungen beratend teilnehmen.



Der UN-Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, der 2014 zu einer eintägigen Sitzung zusammentreten wird, genehmigt die vom UN-Expertenunterausschuss erarbeitete 19. Revision der UN-Empfehlungen formell, damit die Änderungen dann im Rahmen der Harmonisierung in die Ausgaben 2017 der verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften übernommen werden können.

UNECE-Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/ADR) ist das zuständige Organ der UNECE für die Fortentwicklung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen Entscheidungen durch die EU-Richtlinie.2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen.

Die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgenommenen letzten Korrekturen für die Ausgabe 2015 des RID, des ADR und des ADN werden von der Tagung der WP.15 im Mai 2014 verabschiedet.

Mit der Sitzung der WP.15 im Mai 2014 beginnt auch dort das Biennium 2014/2015, für das jährlich zwei Tagungswochen vorgesehen sind, wobei in der letzten Tagung des Bienniums im November 2015 die Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2017 des ADR im Vordergrund stehen werden.

Die Sektion RID wird an den Sitzungen der WP.15 beratend teilnehmen, um auf harmonisierte Vorschriften für den europäischen Landverkehr hinzuwirken.

Informelle Arbeitsgruppe «Telematik» der Gemeinsamen Tagung

Ziel der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung eingerichteten informellen Arbeitsgruppe «Telematik» ist es zu prüfen, welche Informationen über telematische Anwendungen zur Verfügung gestellt werden können, um die Sicherheit und die Sicherung der Beförderung gefährlicher Güter zu verbessern und solche Beförderungen zu erleichtern.

Die Arbeitsgruppe wird in den Jahren 2014 und 2015 zu vier dreitägigen Tagungen zusammentreffen. Wegen der großen Bedeutung für die Zukunft des Gefahrguttransports wird das Sekretariat dieser Arbeitsgruppe durch die Sektion RID wahrgenommen.

Nachdem 2013 Einigung über die Systemarchitektur erzielt werden konnte, die von der Nutzung bestehender Hardware- und Software-Systeme und damit von relativ ge-ringen Investitionskosten ausgeht, werden in verschiedenen Staaten Projekte durchgeführt, im Rahmen derer auch Tests unter Realbedingungen durchgeführt werden.



Konkrete Vorschriften für die Anwendung der Telematik werden wegen der Komplexität und der damit in Zusammenhang stehenden Normungsarbeit vermutlich erst in die Ausgabe 2017 des RID, des ADR und des ADN einfließen. Dabei soll zunächst die elektronische Information der Einsatzkräfte bei Zwischenfällen mit allen im Beförderungspapier enthaltenen Angaben im Vordergrund stehen, wodurch der Einsatz wesentlich effizienter gestaltet werden kann. Für bestehende bzw. in Vorbereitung befindliche telematische Anwendungen (wie eCall) oder Normen (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Telematikanwendungen für den Güterverkehr oder ISO-Normenentwurf zu intelligenten Transportsystemen) formuliert die Arbeitsgruppe gefahrgutspezifische Anforderungen.

Pilotprojekt „Unfall-Datenbank“

Der Unterabschnitt 1.8.5.2 RID/ADR/ADN legt fest, dass die Vertragsstaaten den Sekretariaten Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle, die sich bei der Beförderung gefährlicher Güter ereignet haben, zuleiten, damit sie den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht werden können.

Bei verschiedenen Diskussionen zur Erhöhung der Sicherheit wurde von den Mitgliedstaaten der Wunsch geäußert, eine Datenbank zu erstellen, um eine systematischere Analyse von Unfällen und Zwischenfällen zu ermöglichen. Auf der Grundlage einer in Frankreich erstellten Datenbank soll in einem Pilotprojekt die Aufnahme von Unfalldaten anderer Staaten und die künftige Pflege der Datenbank durch die Sekretariate der UNECE und der OTIF geprüft werden.

Voraussichtlicher Zeitplan

Zeitweilige Arbeitsgruppe der Experten der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“ (Warschau, 17. bis 21. Februar 2014).

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 17. bis 21. März 2014).

53. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 21./22. Mai 2014).

Zeitweilige Arbeitsgruppe der Experten der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“ (Budapest, 26. bis 30. Mai 2014).

Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“ (Warschau, 25. bis 29. August 2014).

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 15. bis 19. September 2014).

OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (Warschau, 27. bis 31. Oktober 2014).



3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (eine Woche im November 2014).

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, eine Woche im März 2015).

Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“ (Warschau, eine Woche im August 2015).

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, zwei Wochen im September 2015).

OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (Warschau, eine Woche im Oktober 2015).

4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (eine Woche im November 2015).

12. und 13. Sitzung der Arbeitsgruppe „Telematik“ (Deutschland/Frankreich, jeweils zwei Tage im Jahr 2014).

14. und 15. Sitzung der Arbeitsgruppe „Telematik“ (Deutschland/Frankreich, jeweils zwei Tage im Jahr 2015).





8. PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF

Ein neuer Arbeitsrahmen mit Kommission und ERA

Da die technischen Vorschriften der OTIF stark von denen der EU abhängen, ist es wichtig, die letzten Entwicklungen der EU im Auge zu behalten. Ziel ist es, der ERA und der Kommission zum frühest möglichen Zeitpunkt den Standpunkt der Nicht-EU-Vertragsstaaten zu übermitteln und zu diskutieren. Aus diesem Grund ist eine enge Zusammenarbeit mit der ERA und der Zugang zu deren Arbeitsgruppen auch für nationale Experten der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten unerlässlich. Zur Formalisierung der Zusammenarbeit, haben ERA, Europäische Kommission und OTIF eine „Verwaltungsvereinbarung“ getroffen.

Im Rahmen dieser Vereinbarung wird die ERA von der OTIF benannte Vertreter (OTIF-Sprecher) zu ihren Arbeitsgruppen einladen, welche die Interessen der Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der Erarbeitung von EU-Vorschriften wie TSI vertreten. Ziel des Sekretariates der OTIF ist die Einbindung nationaler Experten der Nicht-EU-Vertragsstaaten in ERA-Arbeitsgruppen als Vertreter der OTIF. Hierzu muss noch eine Arbeitsmethodik entwickelt werden, mit der sichergestellt wird, dass der OTIF-Sprecher einen harmonisierten Standpunkt vertritt. Zu diesem Zweck muss eine Art der Koordination zwischen den Nicht-EU-Vertragsstaaten eingerichtet werden. OTIF-Sprecher sorgen dafür, dass die Stimme der Nicht-EU-Vertragsstaaten zum frühest möglichen Zeitpunkt gehört wird, dies ist mit Blick auf die Transposition der TSI in ETV von strategischer Wichtigkeit. Der Erfolg dieses Ansatzes hängt stark von den Ressourcen ab, die vom Sekretariat und den Vertragsstaaten hierzu bereitgestellt werden können.

Hierdurch ändert sich auch die Vorgehensweise bei den OTIF-Registern – Zwei technische Register werden heute von der OTIF verwaltet; das ECM-Register mit einer Liste der ECM-Zertifizierungsstellen und ECM-Zertifikate und das Register der Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM), das zwischen ERA und OTIF synchronisiert wird. Das VKM-Register erscheint monatlich. Derzeit gibt es einen Link zum OTIF-VKM-Register auf der Website der OSShD. Aus diesem Grund besteht das VKM-Register der OTIF in vier Sprachen (Englisch, Französisch, Deutsch und Russisch). In Übereinstimmung mit der Verwaltungsvereinbarung werden ERA und OTIF den Versuch gemeinsamer Register starten.

OSShD: Neustart des gemeinsamen Standpunkts von 2003

Die Leitungsgremien der OTIF und der OSShD sind bei einem Treffen am 18. September 2013 in Warschau übereingekommen, sich von nun ab stärker auf die Zusammenarbeit innerhalb des 2003 von beiden Organisationen unterzeichneten „gemeinsamen Standpunktes“ zu stützen. Dies zieht insbesondere eine Erneuerung und Aktualisierung ihrer institutionellen Beziehungen nach sich.



Beide Organisationen halten die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnrechts für ein wünschenswertes Ziel. Sie haben sich daher dazu verpflichtet, an den von der UNECE lancierten Arbeiten zum Projekt eines einheitlichen eurasischen Eisenbahnrechts (siehe unter Erleichterung im Eisenbahnverkehr) teilzunehmen. Die OTIF handelt in völliger Transparenz und stellt der OSShD ihre Beiträge am Projekt der UNECE zur Verfügung.

Die Zusammenarbeit mit der OSShD sollte verstärkt werden, insbesondere mit Blick auf die Überprüfung, ob der Anwendungsbereich der ETV (derzeit auf das 1435mm Netz beschränkt) in einer unseren Vertragsstaaten nützlichen Weise auch auf das 1520mm Netz ausgeweitet werden kann. In diesem Sinne sollte die OTIF die Entwicklungen in der EU/ERA zur Integration des 1520mm Systems in die TSI genauestens verfolgen, ganz besonders im Bereich Güterwagen.

Der Harmonisierungsprozess des RID und der Anlage 2 zum SMGS läuft erfolgreich. Bereits in der Vergangenheit wurden die für das RID verabschiedeten Änderungen auch in der Anlage 2 zum SMGS nachvollzogen. Während diese Umsetzungsarbeit vor der Umstrukturierung des RID in der Regel vier Jahre in Anspruch nahm, konnte dieser Zeitraum durch die nach der Umstrukturierung des RID vollzogene Umgestaltung der Anlage 2 zum SMGS wesentlich verkürzt werden, so dass eine überarbeitete Fassung der Anlage 2 zum SMGS nun bereits ein halbes Jahr nach der Inkraftsetzung der jeweiligen neuen Fassung des RID vorliegt.

Die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in den Jahren 2014 und 2015 ihre im Jahr 2012 begonnenen Arbeiten an einer weitergehenden Harmonisierung der Regelwerke, die Beförderungen unter den beiden Rechtsregimen erleichtern soll, fortsetzen. Das Sekretariat der OTIF wird die Ergebnisse und die eventuellen Änderungsvorschläge zur Anlage 2 zum SMGS an das Komitee der OSShD weiterleiten und an den Beratungen in diesem Komitee teilnehmen.

Das CIT, Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee ist ein Hauptvertreter der Eisenbahnunternehmen. Es kommt seinen Aufgaben in verschiedenen Bereichen des Eisenbahnverkehrs nach, darunter u.a. die Erstellung von Beförderungspapieren und Frachtbriefen. Seit langer Zeit beteiligt sich die OTIF an den Arbeiten der zahlreichen Arbeitsgruppen dieser Organisation und steuert Informationen über die OTIF sowie juristischen Rat und Änderungs-/Aktualisierungsvorschläge usw. zu unserem Verkehrsrecht bei. Als Sprachrohr der Eisenbahnunternehmen ist das CIT auch eine Hilfe für die OTIF: so erfährt sie über die Aktivitäten ihrer Partner in der Praxis und teilt die operationellen Errungenschaften. Die OTIF ihrerseits wird weiterhin in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Ausschüssen mit ihrer Expertise zur Verfügung stehen, und sich auch an Veranstaltungen mit direktem Nutzen für die OTIF teilnehmen.



Neustart des Dialogs mit der GEB

Die 2013 mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (GEB) sollten eine neue Etappe der Zusammenarbeit einläuten. In ihrer Rolle als Vertreterin der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollte die GEB neue Konsenspunkte mit der OTIF beim Recht des Personen und Güterverkehrs und der Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten finden.

Die OTIF wird sich bei den im Zusammenhang mit der Revision des Artikels 6 der CIM aufgetretenen Zollfragen einbringen, damit dem elektronische Frachtbrief als Zollpapier die von den Verwaltungsbehörden geforderten Begleitdokument auch in elektronischer Form beigelegt werden können.

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

Diese Organisation mit Sitz in Bangkok hat die OTIF in dem Bestreben kontaktiert, Informationen zum Zwecke der Ausarbeitung einer gründlichen Studie für die Eisenbahnen ihrer Region zu erhalten, welche die Hindernisse beim Grenzübertritt und bei den Eisenbahnbeförderungen im internationalen Verkehr zwischen Asien und Europa aufzeigen soll. Im Anschluss an eine regionale Konferenz für die Erleichterung im Eisenbahnverkehr wird mittels einer Studie eine gemeinsame Strategie und eine einheitliche Regelung für den Eisenbahnverkehr vom Pazifik zum Atlantik zu finden sein.

Aufgrund der zahlreichen asiatischen Mitgliedstaaten der UNESCAP mit enormem Potenzial im Eisenbahnbereich, die eines Tages auch Mitgliedstaaten des COTIF werden könnten, strebt die OTIF für die Zukunft eine enge Zusammenarbeit mit dieser Organisation an.



Voraussichtlicher Zeitplan

2014 und 2015 sind jährlich zwei Treffen auf Leitungsebene mit der ERA vorgesehen. Bei einem ersten Treffen Ende 2013 werden der Zeitplan der Arbeiten und die Konsultationsmodalitäten für die Nicht-EU-Vertragsstaaten festgelegt.

Die Arbeitsgruppe CIV/SMPS wird am 30. Januar 2014 in Bern sowie am 22. Mai 2014 in Paris oder Berlin.

Die Expertengruppe „Multimodalität“ wird am 27. März 2014 in Bern tagen.

Der CIV-Ausschuss wird am 27. Juni 2014 in Bern tagen.

Die Rechtsgruppe (+ Expertengruppe) CIM/SMGS wird am 2. und 3. Juli 2014 in Bern tagen, während die Pilotgruppe (+ Koordinatorengruppe) CIM/SMGS am 26. und 27. November 2014 in Warschau tagen wird.

Die CIM-Arbeitsgruppe und der CIM-Ausschuss tagen am 25. März 2014 in Bern.

Eine Generalversammlung könnte Ende 2014 stattfinden.





9. PROTOKOLL VON LUXEMBURG: INTERNATIONALES REGISTER ÜBER SICHERUNGSRECHTE

Das Protokoll von Luxemburg über die Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, unterzeichnet am 23. Februar 2007, etabliert ein internationales Register und einer Aufsichtsbehörde für das besagte Register. Bei der 7. Generalversammlung der OTIF konnte die Rolle des Sekretariates als Aufsichtsbehörde für das internationale Register bestimmt werden.

Zusammengefasst stellt das Protokoll von Luxemburg unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, den Kauf von ohnehin ziemlich teurem Eisenbahnrollmaterial zu erleichtern, Rechtsnormen zu den Sicherungsrechten und sonstigen Rechten auf, die das Rollmaterial belasten und den Gläubigern eine größere Sicherheit bei ihrem Recht auf Rückzahlung des für den Kauf von Rollmaterial geliehenen Geldes liefern.

Der Leiter des Rechtsdienstes der OTIF, der Vertreter des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) und der Vertreter der *Rail Working Group (RWG)* sind Mitglieder der Arbeitsgruppe für die Verhandlungen mit den Leitern der PrepCom zur Umsetzung des internationalen Registers. Der Verwalter des Registers, die Gesellschaft SITA NV wurde bereits 2011 benannt und der Vertrag zwischen PrepCom und der besagten Gesellschaft hätte 2012 geschlossen und unterzeichnet werden. Zum Redaktionsschluss dieses Arbeitsprogramms ist der Vertrag infolge zahlreicher Verhandlungen zwischen den Parteien fast zur Unterzeichnung bereit.

Die für 2013 geplante Lancierung des Registers muss daher verschoben werden.

Die OTIF arbeitet mit der PrepCom an der Ausarbeitung der für Privilegen und Immunitäten, die die Aufsichtsbehörde zur Ausübung ihrer Tätigkeit benötigt, sowie an der Vorbereitung eines Abkommens zwischen Sitzstaat und Aufsichtsbehörde.

Mit der Einführung des Registers und Inkrafttreten des Protokolls wird die PrepCom von der im Übereinkommen von Kapstadt und im Protokoll von Luxemburg vorgesehenen Aufsichtsbehörde abgelöst, deren Sekretariat von der OTIF gestellt wird. Im Vorfeld wird eine Arbeitsgruppe der PrepCom einberufen, die alle Fragen in Bezug auf den Aufbau der Aufsichtsbehörde behandeln wird.



Um zu erreichen, dass das Protokoll von möglichst vielen Staaten ratifiziert wird, haben die Vertragsparteien mit der Unterstützung der OTIF, des UNIDROIT und RWG ein Programm mit folgenden Komponenten vorgesehen:

- Verfassen von Dokument, wie Ratifikationsurkunden, Vorlagen für Erklärungen, Richtlinien für die Umsetzung der wirtschaftlichen Vorteile auf nationaler Ebene;
- Herstellen von Kontakten zu Herstellern, Finanzdienstleistern und Kreditinstituten für Exporte;
- Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe aus Vertretern der PrepCom oder Aufsichtsbehörde und des Registerverwalters zur Kontrolle und Verbesserung des Programms;
- Identifizierung von Möglichkeiten, die Ratifizierung durch Foren und Konferenzen z.B. voranzutreiben.

Auch wenn die Arbeiten am Eisenbahnregister nur langsam vorankommen, wird die OTIF weiterhin ihre Expertise und Bemühungen in den Dienst eines baldigen Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg stellen.





10. NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF

Eine innovative Organisation: Wissensmanagement

Das Sekretariat der OTIF ist eine kleine Organisation deren Hauptaktivitäten durch die drei operationellen Sektionen bestimmt werden: RID, Recht und Technik. Die Arbeit dieser Sektionen ist von Natur aus segmentiert, da sie von den einzelnen Anhängen des Übereinkommens abhängt. Diese Segmentierung weiter zu fördern ist nicht im Sinne dieser Rechtsordnung. Auf der einen Seite steht das etablierte Privatrecht des COTIF, wie die CIM, CIV, CUV und CUI, auf der anderen Seite sind die Komponenten des öffentlichen Rechts unter dem Regime der APTU und ATMF großen Veränderungen unterzogen.

Zudem ist, wie folgende Beispiele beweisen, eine immer stärkere Verknüpfung der Vorschriften festzustellen:

- Schnittstellen zwischen den Bestimmungen betreffend die für die Instandhaltung zuständige Stelle und den CUV²;
- Schnittstellen zwischen dem deterministischen Ansatz des RID und dem risikobasierten Ansatz zahlreicher neuerer Entwicklungen unter APTU und ATMF, wie die Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G);
- legale und technische Auswirkungen der Register; insbesondere Haftungsaspekte in Bezug auf die Richtigkeit der in den Datenbanken enthaltenen Informationen.

All diese Elemente machen ein sauberes Wissensmanagement in den Organisationen wünschenswert, damit der Wissensaustausch gefördert, die Qualität und Effizienz der Arbeit verbessert und die Integration neuer Mitarbeiter erleichtert wird.

Die Umsetzung ist für den Zeitraum 2014-2015 anhand von drei großen Entwicklungsachsen geplant:

- Einführung von Managementwerkzeugen zur Ermöglichung einer interdisziplinären Arbeit zwischen den drei operationellen Sektionen;
- modernes Informationssystem für einen allgemeinen Zugang zu den Dokumenten der Organisation;
- Erneuerung der Informatiktools durch Einrichtung moderner Kollaborationswerkzeuge.

Der Leiter der Sektion Technik wird dieses Projekt leiten.

2. Anhang D zum Übereinkommen – CUV (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr)

3. Anhang C zum Übereinkommen – RID (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter)



Einrichtung einer Kommunikationsstrategie

Die OTIF verfügt heute über keine Kommunikationspolitik; falsche Einstellungen haben zur einer Veralterung der Werkzeuge geführt und es wurde keine wirkliche Kommunikationspolitik eingeführt. Von nun an soll die Kommunikation im weitesten Sinne aber als eine der Prioritäten der Organisation angesehen werden.

In einem ersten Schritt werden im Haushalt Mittel für die Kommunikation bereitgestellt, mit denen Folgendes finanziert werden soll:

- Modernisierung der Website, so dass diese zu einem gemeinsamen Kommunikations- und Arbeitsinstrument wird (Einrichtung eines Intranet mit Zugang für alle Stakeholder);
- Erstellen professioneller Kommunikationstools: Geschäftsbericht, Broschüren usw.;
- dynamischer und professionellere Zeitschrift, deren Artikel Aufschluss über die Hintergründe und vielfältigen Aktivitäten der Organisation geben;
- Informations- und Promotionsseminare der Organisation.

Diese Schwerpunkte werden durch die Einstellung eines Kommunikationsverantwortlichen unterstützt, der sich um deren Realisierung kümmert und dabei strikt mit externen Dienstleistern zusammenarbeitet. Das beim CIT (Internationales Eisenbahntransportkomitee) und der CCNR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) angewendete Benchmarking wird dabei Grundlage der Einstellungspolitik der OTIF sein.

Kommunikationsabteilung bei CIT und CCNR

Beim CIT umfasst der Kommunikationsdienst 2 Personen. Der geschätzte Arbeitsaufwand im Bereich Kommunikation beträgt 1,3 Vollzeitstellen. Die Aktualisierung der Inhalte und der Inhalt der Veröffentlichungen werden intern bewerkstelligt. Die Website sowie das Corporate Design, das Logo, die verschiedenen Vorlagen für Arbeitsdokumente und die Vorlage des CIT-Info wurde jedoch extern erstellt.

Bei der **CCNR** gibt es eine Vollzeitstelle für Kommunikation. Ein Informatiker widmet 20 % seiner Arbeitszeit der Aktualisierung der Website. Geschätzter Gesamtaufwand für die Kommunikation: 120 %. Spezifische Aktivitäten wie die Entwicklung von Spezialwebsites/ Suchmaschinen, Entwicklung von Logos und Videos sind unter der Koordination des Kommunikationsbeauftragten externalisiert.



Voraussichtlicher Zeitplan

Die Annäherung mit unseren Mitgliedstaaten führt dazu, dass ein Verwaltungsausschuss pro Jahr zum besseren gegenseitigen Kennenlernen außerhalb der Mauern der OTF stattfindet. Die nächste Frühjahrstagung würde somit im Mai 2014 in Belgrad stattfinden. Bei seinen Tagungen 2014 wird sich der Verwaltungsausschuss ebenfalls mit den für die Umstrukturierung der Organisation nötigen Maßnahmen befassen müssen, je nach Ergebnis des von der 11. Generalversammlung 2012 in Auftrag gegebenen Audits, so dass die OTIF den neuen Herausforderungen gewachsen ist und ihren Mitgliedstaaten effektiv nützlich sein kann.





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

Für die Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen
Eisenbahnverkehr abonnieren: media@otif.org