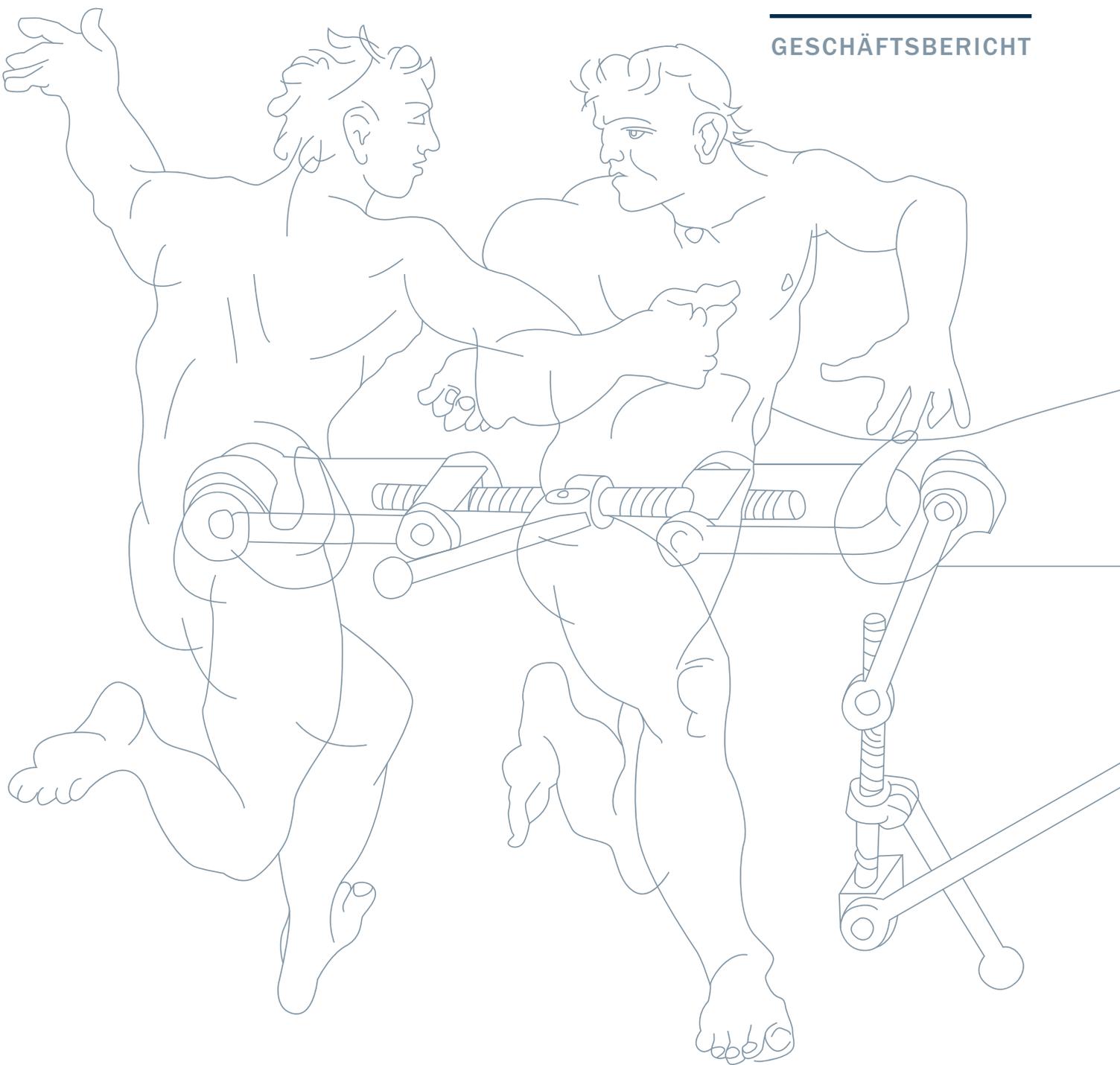




2018

GESCHÄFTSBERICHT



OTIF

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

EINLEITUNG

Das Jahr 2018 war ein sehr arbeitsintensives Jahr für die Organisation.

In Übereinstimmung mit ihrem Arbeitsprogramm 2018-2019 hat die OTIF zwei ehrgeizige Ziele verfolgt. Sie war bemüht,

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

Die Feier des 125-jährigen Bestehens des Berner Übereinkommens, der Beschluss zur Änderung des COTIF und seiner Anhänge, die Schaffung neuer Rahmenbedingungen für Zusammenarbeit, Austausch und Reflexion für die Mitgliedstaaten, die Annahme des RID 2019 und die Erweiterung des COTIF um einen neuen Anhang H sind Errungenschaften, die dank der aktiven Unterstützung der Mitgliedstaaten und des Engagements des Sekretariats der OTIF realisiert werden konnten.

Höhepunkt des Jahres war sicherlich die 13. Generalversammlung der OTIF im September, die im Anschluss an die vom Revisionsausschuss im Februar geleistete Vorarbeit zahlreiche Änderungen am Grundübereinkommen und seinen Anhängen angenommen hat. Die technischen Anhänge wurden geändert und mit dem 4. Eisenbahnpaket der Europäischen Union in Einklang gebracht. Um agiler zu sein und sich flexibel an Veränderungen im rechtlichen Umfeld anpassen zu können, hat die Organisation darüber hinaus ein vereinbartes und schnelleres Verfahren zur Überarbeitung des COTIF beschlossen.

Die Generalversammlung hat ferner auch zwei neue Gremien geschaffen, im Rahmen derer sich die Mitgliedstaaten besser koordinieren können, und die Rolle der OTIF als Forum für internationales Eisenbahnrecht einerseits und eine bessere Vernetzung der nationalen Eisenbahnen andererseits gestärkt wird. So wird sich der bis 2021 eingerichtete Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation bemühen, die Zusammenarbeit der OTIF mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden zu erleichtern. Darüber hinaus erhält das COTIF einen neuen Anhang H, die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (ER EST). Dieser neue Anhang ist ein wichtiger und vielversprechender Schritt nach vorn für die Entwicklung der Organisation und die technische Interoperabilität über die Grenzen der Europäischen Union hinaus.

In das RID 2019 wurden unter anderem zwölf neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, aufgenommen. Dadurch wird die Zuordnung und Beförderung einer Vielzahl von Gegenständen, die in ihrem inneren Aufbau gefährliche Güter enthalten, vereinfacht. Für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer gefährlichen Reaktion neigen können, wurden zwei neue Verpackungsanweisungen aufgenommen, die eine sichere Beförderung gewährleisten.

Wie die vom Generalsekretär im Dezember 2018 eingesetzte Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, ein beratendes Gremium, das die Organe der OTIF im Rechtsbereich unterstützt und die Anwendung des COTIF überwacht und bewertet, stellt das Jahr 2018 insgesamt einen Wendepunkt dar, einen strukturierenden Schritt in der Entwicklung der Organisation.

Das Sekretariat 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 vom 30. September 1957

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

ATMF

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

CEFIC

Verband der Europäischen chemischen Industrie

CEN

Europäisches Komitee für Normung

CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CSM

Gemeinsame Sicherheitsmethode

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

CUI

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

ECM

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

ECOSOC

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

ER

Einheitliche Rechtsvorschriften

ERA

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

EST

Sicherer Betrieb von Zügen

ETCR

European Training Centre for Railways

ETV

Einheitliche technische Vorschriften

EU

Europäische Union

EVR

Europäisches Einstellungsregister

FKV

Faserverstärkte Kunststoffe

GCC

Golf-Kooperationsrat

GEN-B

Allgemeine Vorschriften - Teilsysteme

GOST

Technische Normen und Standards der Staaten, entwickelt und verwaltet vom Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie, der nationalen Normungsorganisation Russlands und der Mitglieder der Internationalen Organisation für Normung (ISO)

JCGE

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

LOC&PAS

Lokomotiven und Personenwagen

MoU

Memorandum of Understanding (Absichtserklärung, Vereinbarung)

NOI

Lärm

NVR

Nationales Fahrzeugregister

OECD

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

RISC

Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit

SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

TAF

Telematikanwendungen für den Güterverkehr

TSI

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

UIC

Internationaler Eisenbahnverband

UNECE

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

UNESCAP

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

UNIDROIT

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

VVR

Virtuelles Einstellungsregister

WAG

Einheitliche technische Vorschrift – Güterwagen

WG TECH

Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen

WPV

Weltpostverein

WZO

Weltzollorganisation

ZIELE/HANDLUNGEN

Die OTIF als Forum für ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht

OPERATIVE ZIELE

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

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Aufnahme der Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten in 2018

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

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

Bestimmung eines OTIF-Überwachungssystems

Unterstützung der Gefahrgutbeauftragten bei der Überwachung der Einhaltung des RID

Ausweitung und Entwicklung der Anwendung des COTIF

OPERATIVE ZIELE

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

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

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

Einrichtung einer Seite zu Beitrittsfragen auf der Website der OTIF

Ausrichtung mindestens eines Seminars pro Jahr zur Förderung von Beitritten

Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

OPERATIVE ZIELE

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

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

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

Entwicklung einer Strategie für den Entwurf von infrastrukturbezogenen Vorschriften

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

Förderung und Unterstützung der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs

Beginn der Diskussion zu Schienennetz-Zugangsbedingungen



Förderung einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter

OPERATIVE ZIELE

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

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

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Überarbeitung der Gefahrgutvorschriften für alle drei Landverkehrsträger

Förderung der Ausweitung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf Anlage 2 zum SMGS

Unterstützung bei der Entwicklung von Programmen zur Verfügbarmachung des RID in digitaler Form

Lernen und Teilen

OPERATIVE ZIELE

11. Innovative Förderung unseres Know-hows und Weiterführung des sozialen Dialogs

12. Stärkung der Kommunikationsstrategie und Vergrößerung der Weiterbreitungsnetzwerke

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Verbesserung des Ausbildungsprogramms für unsere Mitgliedstaaten

Einrichtung von Berufsnetzwerken mit unseren Partnern für die Mitarbeiter der OTIF

Verstärkung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Produktion audio-visueller Medien



INHALTSVERZEICHNIS

1	DIE OTIF: FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT	10
	Revisionsausschuss	10
	Generalversammlung	10
	Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	11
	Entwicklung der Zusammenarbeit	12
	Anwendung und Umsetzung des COTIF	13
	Die externen Tätigkeiten der OTIF	14
2	AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF	16
3	VERBESSERUNG UND FÖRDERUNG VON INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT	18
	ER EST (neuer Anhang H): Schaffung harmonisierter Vorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr	18
	Teilrevision der ER ATMF und der ER APTU	19
	11. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen – Mandate, Annahmen und Beschlüsse	20
	Koordinierung der Entwicklungen mit der Europäischen Union	21
4	RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG – SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	26
	Aktualisierung im Bereich der gemeinsamen RID/ADR/ADN-TAGUNG und des RID-Fachausschusses	26
	Gemeinsame Tagung	27
	RID-Fachausschuss und seine ständige Arbeitsgruppe	30
	Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD	33
	Partnerschaften mit den Organisationen der Vereinten Nationen	34
5	DAS SEKRETARIAT DER OTIF	36
	Menschen bei der OTIF	36
	Erarbeitung eines Projekts zur Renovation des Gebäudes der OTIF	37
	Optimierte und rationalisierte Verwaltung	37
	Das Protokoll von Luxemburg	39
	Übersetzen, Dolmetschen und Terminologie	40
	Stärkere Sichtbarkeit	41

1 DIE OTIF: FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT

Die Rechtsordnung der OTIF unterstützt ein modernes und sich ständig entwickelndes internationales Eisenbahnverkehrssystem. Leitgedanke der OTIF als Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht ist es, ein kohärentes internationales Recht zu erreichen.

I REVISIONSAUSSCHUSS

Am 27. und 28. Februar 2018 fand in Bern, Schweiz, die 26. Tagung des Revisionsausschusses statt. Der Revisionsausschuss wählte Belgien, in Person von Frau Clio Liégois, als Vorsitz und die Schweiz, in Person von Herrn Marcel Hepp, als stellvertretenden Vorsitz für die Tagung. Der Revisionsausschuss hat:

- Änderungen an den ER APTU (Anhang F zum COTIF) und den ER ATMF (Anhang G zum COTIF) angenommen;
- eine Änderung des Verfahrens zur Revision der COTIF-Anhänge, eine Teilrevision der ER CUI (Anhang E zum COTIF) und den Entwurf der ER EST (neuer Anhang zum COTIF) angenommen;
- den Stand der Arbeiten zu Zollfragen und zur Digitalisierung der Beförderungspapiere im Güterverkehr zur Kenntnis genommen und den Generalsekretär beauftragt, zu seiner nächsten Tagung einen Bericht über die weiteren Entwicklungen vorzulegen;
- die Analyse des Sekretariats der OTIF über die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Zugangsbedingungen zur Kenntnis genommen und den Generalsekretär beauftragt, die Arbeiten an einem nicht verbindlichen Rechtsrahmen für den Zugang zum internationalen Eisenbahnnetz fortzusetzen;
- die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten unterstützt.

I GENERALVERSAMMLUNG

Am 25. und 26. September 2018 fand in Bern, Schweiz, die 13. Tagung der Generalversammlung statt. Die Generalversammlung wählte die Niederlande, in Person von Frau Monique van Wortel, als Vorsitz und Österreich, in Person von Frau Karin Guggenberger, sowie Tunesien, in Person von S. Exz. Herrn Mourad Bourehla, als stellvertretende Vorsitze für die Tagung. Die Generalversammlung:

- beschloss die auf drei Jahre befristete Einrichtung eines Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation und beauftragte ihn mit der Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, sowie der Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen;



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der
Rechtsabteilung

ZIEL 1
EINRICHTUNG EINER STÄNDIGEN
ARBEITSGRUPPE DER
RECHTSEXPERTEN

- nahm Änderungen am Revisionsverfahren für die COTIF-Anhänge an und genehmigte die entsprechenden Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen;
- nahm den Stand der Arbeiten zu Zollfragen und zur Digitalisierung der Beförderungspapiere im Güterverkehr zur Kenntnis und beauftragte den Generalsekretär, zu seiner nächsten Tagung einen Bericht über die weiteren Entwicklungen vorzulegen;
- nahm Änderungen an den ER CUI (Anhang E zum COTIF) und damit verbundene Änderungen am Grundübereinkommen an und genehmigte die entsprechenden Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen;
- nahm Änderungen an den ER ATMF (Anhang G zum COTIF) an;
- nahm die ER EST (neuer Anhang H zum COTIF) und damit verbundene Änderungen am Grundübereinkommen an und genehmigte die entsprechenden Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen;
- nahm die Analyse des Sekretariates der OTIF zu den Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnnetz zur Kenntnis und beauftragte den Generalsekretär, die Arbeit an einem nicht bindenden Rechtsrahmen im Rahmen der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und in Zusammenarbeit mit den zuständigen internationalen Organisationen und Verbänden fortzusetzen;
- befürwortete die Absicht des Generalsekretärs zur Einrichtung einer beratenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten.

ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

Mit dem Rundschreiben LAW-18081-GTEJ vom 17. Dezember 2018 richtete der Generalsekretär eine Arbeitsgruppe der Rechtsexperten ein. Ihre Aufgabe besteht darin, die in Artikel 13 § 1 COTIF genannten Organe in Rechtsfragen zu unterstützen, ihnen so ihre Arbeit zu erleichtern und eine effiziente Verwaltung des Übereinkommens zu sichern. Die Funktion der Arbeitsgruppe hat vorbereitenden und beratenden Charakter im Rechtsbereich und umfasst insbesondere die folgende Aufgaben:

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

Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern aller Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, die dem COTIF beigetreten sind. Sie legt zudem die Bedingungen für die Beteiligung interessierter Interessengruppen (internationale Organisationen und Verbände, Sachverständige, Nichtmitgliedstaaten usw.) als Beobachter fest. Die Arbeitsgruppe gibt sich eine Geschäftsordnung und ein Arbeitsprogramm.

Die erste Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten wurde für 2019 angesetzt.

ENTWICKLUNG DER ZUSAMMENARBEIT

OSShD

Die Zusammenarbeit mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) fußt auf dem Gemeinsamen Standpunkt vom 12. Februar 2003. Durch regelmäßige Kontakte auf Führungsebene der beiden Organisationen wird sichergestellt, dass strategische Fragen gemeinsamen Interesses sowie Meinungsverschiedenheiten offen und rechtzeitig diskutiert werden können. Wie die Teilnahme von Experten der OTIF an den Arbeitsgruppen der OSShD beweist, hat sich eine echte Partnerschaft entwickelt.

Am 19. Oktober 2018 hat das jährliche Führungstreffen des OSShD-Komitees und des Sekretariats der OTIF in Warschau stattgefunden. Auf dem Treffen einigte man sich darauf, dass die vorrangigen Bereiche für die Zusammenarbeit zwischen der OSShD und der OTIF im Jahr 2019 die folgenden sein sollten: gemeinsame Arbeit und Erfahrungsaustausch über die Digitalisierung von Beförderungspapieren und die laufende Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Zusammenarbeit auf dem Gebiet der technischen Interoperabilität, um die Effizienz von elektronischen Meldungen im Güterverkehr zu verbessern.

ZIEL 2
ENTWICKLUNG HIN
ZU EINEM OFFENEN,
PARTNERSCHAFTSBASIERTEM
KOMPETENZZENTRUM

CIT

Die Partnerschaft mit dem CIT ist aus folgenden Gründen von besonderer Bedeutung:

- Es ist wichtig, 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;
- obwohl die Aufgabe des CIT in der Vertretung der Interessen seiner Mitglieder besteht, hat es eine privilegierte Position mit Blick auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV inne, da es unterstützende Dokumente wie den CIM-Frachtbrief und die Beförderungsausweise für CIV-Fahrgäste entwickelt, die in ganz Europa und darüber hinaus anerkannt werden.

Im Jahr 2018 nahm das Sekretariat der OTIF an den relevanten CIT-Tagungen als Beobachter teil.

UNESCAP

Im Dezember 2018 unterzeichneten die Exekutivsekretärin der UNESCAP und der Generalsekretär der OTIF vor dem Hintergrund des Wunsches beider Parteien, den Eisenbahnverkehr in Asien, insbesondere in Südostasien, zu entwickeln, eine Gemeinsame Absichtserklärung. In dieser Teilregion sind die meisten Staaten weder Vertragspartei des COTIF noch der OSShD-Konvention.

Die Hauptziele dieser Gemeinsamen Absichtserklärung sind:

- die Inbetriebnahme des transasiatischen Eisenbahnnetzes, das unter anderem die Bereiche umfasst, die in dem mit der ESCAP-Resolution 71/7 angenommenen Rahmen für die regionale Zusammenarbeit zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs beschrieben sind;
- die Entwicklung und Anwendung des einheitlichen COTIF-Rechts, insbesondere des Eisenbahnvertragsrechts, des Gefahrgutrechts und der Vorschriften über die technische Interoperabilität und die Sicherheit;

- die Unterstützung des Beitritts interessierter ESCAP-Mitgliedstaaten zum COTIF;
- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn auf dem Verkehrsmarkt;
- die Förderung der Nutzung digitaler Technologien in allen Bereichen des Eisenbahnbetriebs;
- die Unterstützung der Mitgliedstaaten der Parteien der Gemeinsamen Absichtserklärung bei ihren Bemühungen um die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs mittels der Durchführung gemeinsamer Projekte oder auf deren Wunsch hin auf Ad-hoc-Basis und in Abhängigkeit der verfügbaren Ressourcen.

SONSTIGE ORGANISATIONEN

Im Jahr 2018 setzte die OTIF insbesondere ihre Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden fort:

- UNECE, insbesondere im Hinblick auf die Beförderung gefährlicher Güter und das UNECE-Projekt zum einheitlichen Eisenbahnrecht;
- WZO, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit der Harmonisierung des für die Zollversandverfahren und Frachtbriefe erforderlichen Datensatzes;
- GCC, insbesondere im Hinblick auf das Eisenbahnprojekt des GCC und den Beitritt der GCC-Mitgliedstaaten zum COTIF;
- WPV, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Eisenbahnbeförderung von Postsendungen. Am 24. Januar 2018 wurde diesbezüglich eine Gemeinsame Absichtserklärung mit dem Weltpostverein unterzeichnet.

ANWENDUNG UND UMSETZUNG DES COTIF

Die Überwachung der Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen ist ein im COTIF (Artikel 2) verankertes Ziel. Die ersten Diskussionen über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung des Rechtssystems der OTIF werden auf der ersten Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten geführt werden.

ZIEL 3 BEWERTUNG DER ANWENDUNG UND UMSETZUNG DES COTIF

I DIE EXTERNEN TÄTIGKEITEN DER OTIF

KONFERENZEN UND ANDERE VERANSTALTUNGEN, AN DENEN DAS SEKRETARIAT DER OTIF AKTIV TEILGENOMMEN HAT:**Verbindung zu ihren operativen Zielen:**

EUMedRail-Workshop über internationales Eisenbahnrecht mit Schwerpunkt auf den COTIF-Anhängen und deren praktischer Anwendung, 6. bis 7. Februar, Belgrad (Serbien)	2, 4, 5, 10
80. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE, 20. Februar, Genf (Schweiz)	2, 4
34. Storck-Symposium, Vortrag: Rechtliche Entwicklungen im Eisenbahnbereich, 25.-27. Februar 2018, Hamburg (Deutschland)	9, 10
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT), „Berner Tage“ zum internationalen Eisenbahnverkehr, 1. März 2018, Bern (Schweiz)	2, 3
Middle East Rail, 12. Auflage und Treffen mit dem Golf-Kooperationsrat (GCC), 12.-13. März 2018, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate)	5
Symposium „Journée d'étude internationale. Les transports au prisme du droit international public“, 15. März 2018, Universität Valenciennes (Frankreich)	12
Crans-Montana, Afrika & Süd-Süd-Kooperation, 16.-18. März 2018, Dakhla (Marokko)	5
EUMedRail-Projekt und Zusammenarbeit im Libanon – Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP), Behörde für institutionelle Kapazitätsentwicklung der Eisenbahn und öffentlichen Verkehr, 22. März 2018 Beirut (Libanon)	2, 4, 5, 10
Bilaterales Treffen mit dem lettischen Ministerium für Verkehr und der LDZ, 3.-5. April 2018, Riga (Lettland)	3
Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), 5. jährliches Treffen internationaler Organisationen (UNECE, OECD, ISO, IEC), 12. April 2018, Genf (Schweiz)	2
TEN-T Days 2018 und EUMedRail-Workshop, 24. April 2018, Ljubljana (Slowenien)	5, 6
Bilaterales Treffen mit dem Ministerium für Verkehr des Vereinigten Königreichs, 2. Mai 2018, London (Vereinigtes Königreich)	3, 6
Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (ESCAP), hochrangiges Expertengruppentreffen zur Harmonisierung der Regeln und Vorschriften für die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs, 3.-4. Mai 2018, Ankara (Türkei)	2, 4, 5
Internationaler Eisenbahnverband (UIC), 10. UIC-Weltkongress für Hochgeschwindigkeit, 10. Mai 2018, Ankara (Türkei)	2, 12
2. Konferenz zum „Verkehr für die heutige Gesellschaft“ (Transport for Today's Society), Beitrag zur Senkung des Vorbeifahrgeräusches existierender Güterwagen, 18. Mai 2018, Bitola (Nordmazedonien)	6, 8
Internationales Transportforum 2018, 23.-25. Mai 2018, Leipzig (Deutschland)	2, 12
6. <i>Global Rail Freight Conference (GRFC)</i> der UIC, 26.-28. Juni 2018, Genua (Italien)	2, 12
92. Generalversammlung der UIC, 4. Juli 2018, Madrid (Spanien)	2
56. ETCR-Seminar über EU-Verkehr und Eisenbahnfragen, <i>European Training Centre for Railways</i> (Europäisches Ausbildungszentrum für Eisenbahnen), Vortrag über OTIF und COTIF am Europakolleg, 4. Juli 2018, Brügge (Belgien)	2
Bilaterales Treffen mit dem <i>Office national des chemins de fer (ONCF)</i> , 5. September 2018, Rabat (Marokko)	2, 3
Weltpostverein (WPV), ministerielle Strategiekonferenz 2018, 6.-7. September 2018, Addis Abeba (Äthiopien)	2, 3
InnoTrans 2018, 18.-21. September 2018, Berlin (Deutschland)	2, 5, 6, 12

EUMedRail-Jahreskonferenz, regionaler Verkehrsaktionsplan für den Mittelmeerraum 2014-2020: Fortschritte und Erfolge im Eisenbahnsektor, 9.-10. Oktober, Brüssel (Belgien)	2, 4, 5, 10
5. Österreichische Gefahrgut-Konferenz, Runder Tisch – Herausforderungen in der Transportwirtschaft, Vorträge: 125 Jahre OTIF – Gefahrguttransport auf der Schiene, Rückblick und Ausblick im internationalen Eisenbahnverkehr und Änderungen durch das RID/ADR 2019, 10.-11. Oktober 2018, Wien (Österreich)	9, 10
XVIII International Scientific-Expert Conference on Railways RAILCON '18, Beitrag zur Entwicklung der technischen einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF für den internationalen Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen, 11. Oktober 2018, Niš (Serbien)	6
Railway PRO Investment Summit 2018, Panel: „Transcontinental railway corridors – Solution for global freight distribution“, 16. Oktober 2018, Bukarest (Rumänien)	5, 6
2018 Konferenz über internationales Eisenbahnverkehrsrecht, 26.-27. Oktober 2018, Jiaotong-Universität, Peking (China)	2, 5
SIGA-Seminar 2018, Vortrag: Gefahrgutvorschriften – Änderungen 2019, 16. November 2018, Novi Sad (Serbien)	9, 10
Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT), 8. Tagung des vorbereitenden Ausschusses für die Einrichtung eines Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmateriale gemäß dem (Eisenbahn)Protokoll von Luxemburg, 6.-7. Dezember 2018, Rom (Italien)	2, 11
Treffen mit der UNESCAP, Unterzeichnung der Gemeinsamen Absichtserklärung, Vorstellung und Bekanntmachung der OTIF in der Region, 18.-19. Dezember 2018, Bangkok (Thailand)	2, 4, 5

IN DEN MEDIEN:

- Global Railway Review, Ausgabe 5, September 2018, Beitrag: „Delivering international regulations to ensure efficient rail transportation“ (Bereitstellung internationaler Vorschriften für einen effizienten Eisenbahnverkehr), Aleksandr Kuzmenko
- Global Railway Review, Ausgabe 6, September 2018, Beitrag: „Reducing the pass-by noise of existing freight wagons“ (Senkung des Vorbeifahrgeräusches existierender Güterwagen), Bas Leermakers
- Gefährliche Ladung, Ausgaben Januar bis Dezember 2018, verschiedene Artikel zu Entwicklungen in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR/ADN, Jochen Conrad
- Der Gefahrgutbeauftragte, Ausgaben September bis Dezember 2018, Erläuterungen zu den Änderungen des RID/ADR 2019, Jochen Conrad

2

AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF

50 Staaten und 1 regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglied der OTIF. 46 Staaten sind aktive Vollmitglieder der OTIF und Vertragsparteien des COTIF 1999. Die Mitgliedschaft des Irak, des Libanon und Syriens ruht. Jordanien ist assoziiertes Mitglied und keine Vertragspartei des COTIF. Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat, auf dessen Staatsgebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied bereits Mitgliedstaat der OTIF ist, offen. Die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs des COTIF ist eine Priorität des Sekretariats der OTIF, das jede erforderliche Unterstützung im Hinblick auf den Beitritt leistet.

Im Jahr 2018 erhielt das Sekretariat der OTIF einige Anfragen von Ländern in Europa, Asien und Afrika bezüglich des Beitrittsverfahrens, sowohl für die Vollmitgliedschaft als auch für die assoziierte Mitgliedschaft, und bezüglich der Rechtsordnungen der OTIF. Insbesondere mit dem GCC, der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes in seinen Mitgliedstaaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate) anstrebt, wurde viel vorangetrieben.

Am 7. November 2018 stellte die Islamische Republik Afghanistan einen Antrag auf Beitritt zum COTIF und seinen Anhängen. Dieser Beitritt wird am 1. Mai 2019 rechtswirksam.

Um das Beitrittsverfahren und die Unterschiede zwischen Vollmitgliedschaft und assoziierter Mitgliedschaft zu erläutern, wurde eine neue Seite auf der Website der OTIF zum Thema Beitritt vorbereitet, die Anfang 2019 aufgeschaltet wird.

ZIEL 4
AUFNAHME REGIONALER ANSÄTZE IN
DAS RECHT DER OTIF

ZIEL 5
UNTERSTÜTZUNG UND HILFE IM
BEITRITTSPROZESS



3

VERBESSERUNG UND FÖRDERUNG VON INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT

Im Jahr 2018 konzentrierte sich die Technische Abteilung der OTIF darauf, sicherzustellen, dass die Bestimmungen der ATMF und APTU auf dem neuesten Stand und mit ähnlichen Bestimmungen in den Vertragsstaaten vereinbar sind. Der EU wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt, da 26 ihrer Mitgliedstaaten, die auch Mitgliedstaaten der OTIF sind, die Entwicklung neuer Rechtsvorschriften im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets der EU und die Überarbeitung der technischen Spezifikationen der EU für die Interoperabilität (TSI) diskutierten.

ER EST (NEUER ANHANG H): SCHAFFUNG HARMONISIERTER VORSCHRIFTEN FÜR DEN SICHEREN BETRIEB VON ZÜGEN IM INTERNATIONALEN VERKEHR

Die 13. Tagung der Generalversammlung verabschiedete den neuen Anhang H zum Übereinkommen (ER EST) über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr sowie in Zusammenhang mit der Annahme des neuen Anhangs stehende Änderungen am Grundübereinkommen.



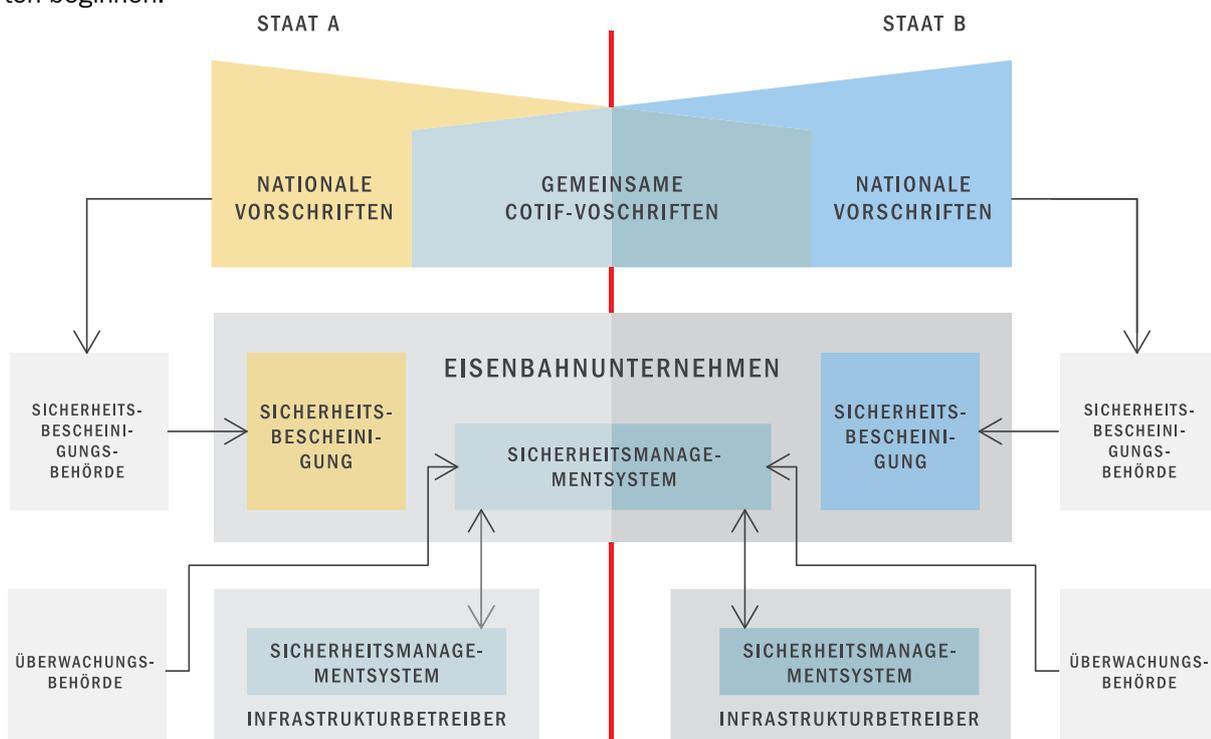
Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische
Interoperabilität

ZIEL 6
FÖRDERUNG EINER SICHEREN
INTEROPERABILITÄT VON ZÜGEN

Anhang H ist ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des COTIF, da er eine völkerrechtliche Grundlage für die Weiterentwicklung harmonisierter Sicherheits- und Betriebsvorschriften schafft. Er hat das Potenzial, wesentlich dazu beizutragen, die Eisenbahn zu einem wirklich internationalen Verkehrsträger zu machen.

Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellen können, die als Beweis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben. Mit Anhang H sollen Grundsätze und gemeinsame Bestimmungen für die Einrichtung einer Sicherheitsbescheinigungsbehörde und einer Überwachungsbehörde festgelegt und die gegenseitige Anerkennung der Ergebnisse von Konformitätsbewertungen und von Sicherheitsmanagementsystemen von Rechtssubjekten ermöglicht werden.

Die Entwicklung von Anhang H, dessen Konzept auf der 12. Generalversammlung im Jahr 2015 erstmals vorgestellt wurde, war ein langer, aber produktiver Prozess, der in enger Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) und den Sektororganisationen durchgeführt wurde. Was die nächsten Schritte anbelangt, so wird der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) noch vor Inkrafttreten der ER EST mit den Vorbereitungen für die Ausarbeitung von Vorschlägen für Anlagen zu diesen einheitlichen Rechtsvorschriften beginnen.



TEILREVISION DER ER ATMF UND DER ER APTU

Auf der 26. Tagung des Revisionsausschusses vom 27. und 28. Februar 2018 wurden Änderungen der Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) zum COTIF verabschiedet mit dem Ziel, sie an das vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Union anzupassen. Alle vorgeschlagenen Änderungen wurden auf der Grundlage einer Analyse der Europäischen Kommission und des Sekretariats der OTIF erarbeitet und anschließend auf den Tagungen der WG TECH diskutiert und vom CTE auf seiner 10. Tagung angenommen.

Mit den Änderungen der ER APTU wurden neue Punkte eingeführt, aufgrund derer zukünftige einheitliche technische Vorschriften (ETV) Folgendes enthalten müssen:

- Anforderungen, die im Falle der Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme zum Tragen kommen;
- die vom Eisenbahnunternehmen zur Sicherstellung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, zu kontrollierenden Parameter.

Die Änderungen der ER ATMF bestanden hauptsächlich in der Anpassung einiger Begriffe an neue EU-Bestimmungen und in der Berücksichtigung einiger Verfahrensänderungen innerhalb der EU. Mit diesen Änderungen wird sichergestellt, dass aus der EU kommende und in die EU fahrende Fahrzeuge unter dem Dach des COTIF akzeptiert werden können. Die Änderungen betrafen die neu eingeführten Konzepte „Verwendungsgebiet“, „Streckenkompatibilität“ und „Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen“ und berücksichtigten die Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU ab Juni 2019 die zuständige EU-Behörde für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen sein wird.

Die überarbeiteten Anhänge sind am 1. März 2019 in Kraft getreten.

11. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN – MANDATE, ANNAHMEN UND BESCHLÜSSE

ENTWICKLUNG VON INFRASTRUKTURANFORDERUNGEN

2018 ist der Fachausschusses für technische Fragen zu seiner 11. Tagung zusammengekommen.

Er beauftragte die WG TECH, einen Vorschlag für COTIF-Bestimmungen in Form einer ETV zur Infrastruktur zu entwickeln. Die Anwendung der ETV wird verbindlich sein, jedoch nur auf den von den einzelnen Mitgliedstaaten gewählten Linien und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Machbarkeit, der Kompatibilität mit den für den Inlandsverkehr genutzten Linien usw. Der Anwendungsbereich der ETV INF wird auf für den internationalen Verkehr bestimmte Strecken und auf Parameter, die für die Kompatibilität zwischen Strecke und Fahrzeugen relevant sind, beschränkt. Die Zulassung der Infrastruktur und die Überwachung ihrer Instandhaltung werden aus dem Anwendungsbereich ausgeschlossen. Den Vertragsstaaten wird empfohlen, die ETV INF auf allen neuen Linien, die für den internationalen Verkehr geöffnet werden, und auf bestehenden Linien, die hauptsächlich für den internationalen Verkehr genutzt werden, anzuwenden. Die Vertragsstaaten werden sicherstellen müssen, dass die Informationen zu diesen Linien öffentlich zugänglich sind.

ENTWICKLUNG VON ERLÄUTERNDEN DOKUMENTEN

Der CTE 11 verabschiedete ein erläuterndes Dokument über das Verfahren zur Annahme und Änderung von ETV. Das Sekretariat der OTIF hat das übliche Verfahren für die Annahme oder Änderung von ETV, Möglichkeiten für dringende Änderungen an ETV und andere Möglichkeiten zur Behebung von Mängeln in ETV analysiert und beschrieben. Dieses erläuternde Dokument wurde daraufhin von der WG TECH ausführlich diskutiert und schließlich vom CTE angenommen.

In Reaktion auf von Vertretern des Eisenbahnsektors aufgeworfene Fragen beauftragte der CTE 11 das Sekretariat der OTIF, ein erläuterndes Dokument über den Anwendungsbereich der nationalen technischen Anforderungen und ihre Anwendung auf Fahrzeugzulassungen zu erstellen. In dem hierzu ausgearbeiteten Dokument wurden auch die Unterschiede und die Beziehung zwischen nationalen technischen Anforderungen und Sonderfällen im Rahmen des COTIF beschrieben. Das Dokument wurde auf der 35. und 36. Tagung der WG TECH ausführlich diskutiert und es wurde vorgeschlagen, es 2019 dem CTE 12 zur Entscheidung vorzulegen.

IM SCHRIFTLICHEN VERFAHREN ANGENOMMENE ÄNDERUNGEN DER ETV GEN-B UND DER ETV TAF

Der CTE 11 beschloss für die Änderungen der ETV GEN-B und der ETV TAF eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren. Die Änderung der ETV GEN-B bestand in der Vereinfachung des für ortsfeste Einrichtungen relevanten Textes und in einigen redaktionellen Änderungen. In der ETV TAF wurden die in Anlage I genannten technischen Dokumente aktualisiert, einige Fehler wurden unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen korrigiert und der technische Fortschritt wurde berücksichtigt. Darüber hinaus waren einige Änderungen notwendig, um die fortdauernde Gleichwertigkeit mit den in der EU geltenden Spezifikationen zu gewährleisten. Der Generalsekretär hat im Dezember 2018 alle Mitgliedstaaten über das positive Abstimmungsergebnis in Kenntnis gesetzt. Die Änderungen der ETV GEN-B und der ETV TAF treten am 1. Juni 2019 in Kraft.

KOORDINIERUNG DER ENTWICKLUNGEN MIT DER EUROPÄISCHEN UNION

Gegenwärtig sind die COTIF-Bestimmungen mit dem EU-Eisenbahnrecht harmonisiert, so dass Eisenbahnfahrzeuge im internationalen Verkehr von allen die APTU und ATMF anwendenden OTIF-Mitgliedstaaten inner- und außerhalb der EU gegenseitig anerkannt werden.

Zur Erleichterung dieser Harmonisierung und Gewährleistung einer durchgehenden Kompatibilität zwischen dem EU-Recht und den technischen Vorschriften des COTIF ist eine wirksame Koordination zwischen EU und OTIF essenziell. In diesem Rahmen hat das Sekretariat der OTIF an diversen von der Eisenbahnagentur der EU oder der Europäischen Kommission organisierten Arbeitsgruppen- und Expertentreffen teilgenommen.

Das Sekretariat der OTIF hat in seiner Rolle als Beobachter mit beratender Funktion verstärkt am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) teilgenommen. In diesem Ausschuss diskutieren und genehmigen die EU-Mitgliedstaaten neue Gesetzgebungsvorschläge. Die Beteiligung der OTIF wird die Zusammenarbeit zwischen OTIF und EU erleichtern und ihr helfen, die Prioritäten der verschiedenen Mitgliedstaaten in Fragen der Interoperabilität und Sicherheit besser zu verstehen und so zur Entwicklung eines stabilen Rechtsrahmens beitragen zu können.

Im Jahr 2018 betrafen die wichtigsten Diskussionsthemen für die OTIF die Entwicklungen in Bezug auf die nationalen Fahrzeugregister und das zentralisierte europäische Fahrzeugeinstellungsregister, neue Anforderungen an die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), die Überarbeitung der TSI der EU (z. B. WAG, LOC&PAS, NOI) und die ETV TAF.

ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE NATIONALEN FAHRZEUGREGISTER (NVR)

Das Sekretariat der OTIF nahm aktiv an einem offenen Dialog mit den Vertragsstaaten und der EU über die Entwicklungen bei den nationalen Fahrzeugregistern und dem künftigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) teil, das ab 2021 zum zentralen Register wird und die NVR der EU-Mitgliedstaaten ersetzt. Geführt werden wird das EVR von der ERA. Die WG TECH hat in Bezug auf beide Themen einen zweistufigen Ansatz verfolgt.

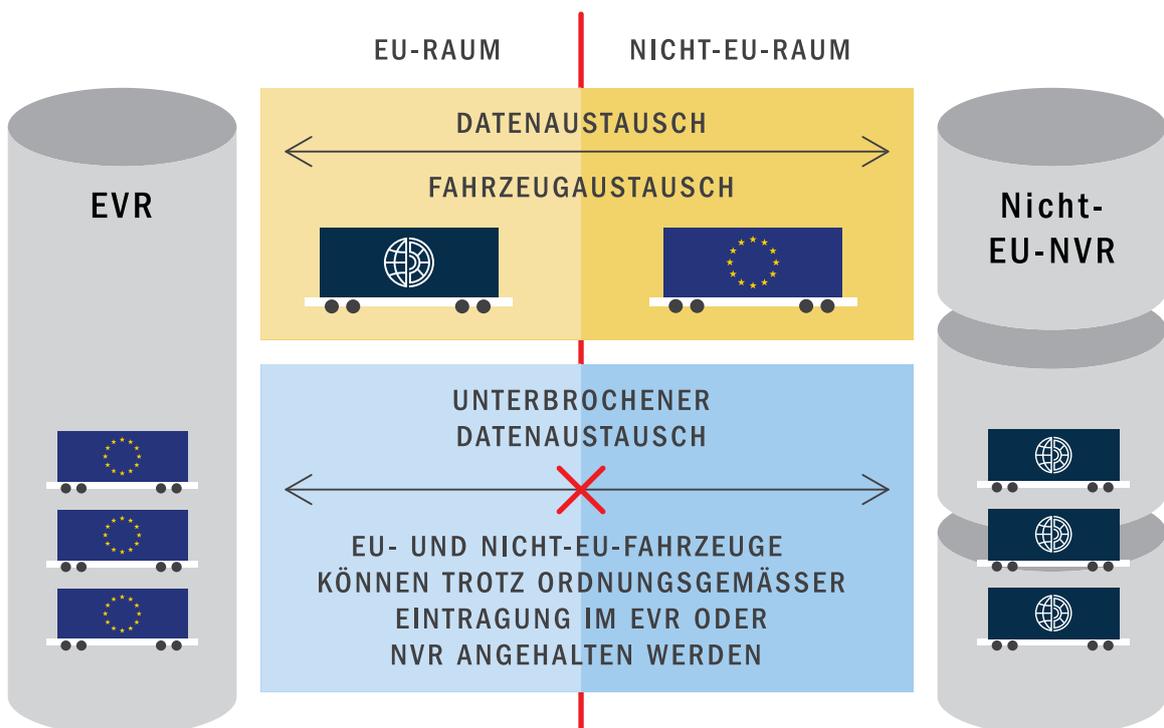
In einem ersten Schritt erörterte die WG TECH ein aktualisiertes Dokument über die NVR-Spezifikation, in dem Änderungen auf EU-Ebene widerspiegelt und die Vertragsstaaten verpflichtet wurden, dem Generalsekretär der OTIF ihre Eintragungsstelle mitzuteilen.

In einem zweiten Schritt diskutierte die WG TECH die Folgen der Entscheidung der EU, innerhalb der EU ab dem 16. Juni 2021 die nationalen Einstellungsregister aufzugeben und in ein zentrales Register (EVR) zu migrieren. Ab diesem Zeitpunkt werden die Standard NVR-Software (sNVR), die NVR-Übersetzungssoftware (NVR-TE) und das virtuelle Einstellungsregister (VVR), die zum Anschluss der NVR verwendet werden, eingestellt. Dies bedeutet, dass die in den OTIF-Vertragsstaaten eingerichteten NVR nicht länger mit dem EVR verbunden sein werden und umgekehrt.

Ein Hauptanliegen der OTIF ist es, sicherzustellen, dass im Interesse der EU- und Nicht-EU-Staaten weiterhin Daten über international genutzte Fahrzeuge von den zuständigen Behörden, Organisationen und Unternehmen abgerufen werden können. Daher muss für diejenigen Vertragsstaaten, die bereits über ein NVR verfügen oder gerade dabei sind, ein NVR einzurichten, die Konnektivität zwischen den verschiedenen NVR gewährleistet bleiben.

Infolge der bevorstehenden Änderungen bei den NVR haben die WG TECH einige intensive Diskussionen und die OTIF Gespräche mit der Europäischen Kommission und der ERA geführt, um die geeignetste Lösung und den besten Weg dafür zu finden, dass der Datenaustausch zu Fahrzeugen im internationalen Verkehr aufrechterhalten bleibt und nicht unterbrochen wird. Sie entwickelte hierzu ein Arbeitsdokument mit mehreren Szenarien, die 2019 weiter analysiert werden sollen.

ZIEL 8
FÖRDERUNG DES
SCHIENENNETZZUGANGS



ECM-ZERTIFIZIERUNG

Die Europäische Kommission hat die OTIF über ihren Vorschlag informiert, den Geltungsbereich der ECM-Zertifizierung auf alle Fahrzeuge auszudehnen und sie bis auf wenige Ausnahmen verbindlich vorzuschreiben. Für EVU, die die Instandhaltung ihres Rollmaterials im eigenen Haus durchführen, könnte die Zertifizierung über das Sicherheitsmanagementsystem erfolgen. Zusätzliche Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten obliegen der ERA, die im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets ab Juni 2019 zur zuständigen Behörde der EU wird. Die ECM-Zertifizierungsanforderungen der EU sehen ferner vor, Aktivitäten wie Aufsicht, Überwachung, Inspektion, Audit und Berichterstattung einzubeziehen, die nicht in den Anwendungsbereich des COTIF fallen.

Obwohl die Änderungen noch von den EU-Mitgliedstaaten diskutiert werden, wirken sie sich auf die Gleichwertigkeit zwischen dem neu vorgeschlagenen EU-Recht und ATMF-Anlage A aus, die derzeit nur die ECM-Zertifizierung für Güterwagen im internationalen Verkehr betrifft. Dieses Problem wurde von der WG TECH nicht gelöst, und die OTIF wird die bilateralen Gespräche mit der EU fortsetzen, um sicherzustellen, dass es weiterhin eine gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen und ihren ECM zwischen den Ländern gibt, unabhängig davon, ob sie EU- oder Nicht-EU-Länder sind, und dass Fahrzeuge weiterhin im internationalen Verkehr eingesetzt werden können.

VERFOLGUNG DER ENTWICKLUNG DER TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT DER EU

Die Europäische Kommission hat die WG TECH darüber informiert, dass einige TSI derzeit überarbeitet und voraussichtlich bis Ende 2018 angenommen und als Anhänge in die EU-Interoperabilitätsrichtlinie aufgenommen werden. Aus diesem Paket sind die TSI die LOC&PAS, die TSI Güterwagen und die TSI Lärm für das COTIF relevant und ihre Überarbeitung kann Auswirkungen auf die Kompatibilität mit den bestehenden ETV haben. Die OTIF hat daher diese Entwicklungen aufmerksam verfolgt und an den Sitzungen der EU-Sachverständigengruppe und des RISC teilgenommen, um die vorgeschlagenen Änderungen zu verstehen und auf mögliche Inkompatibilitäten hinzuweisen.

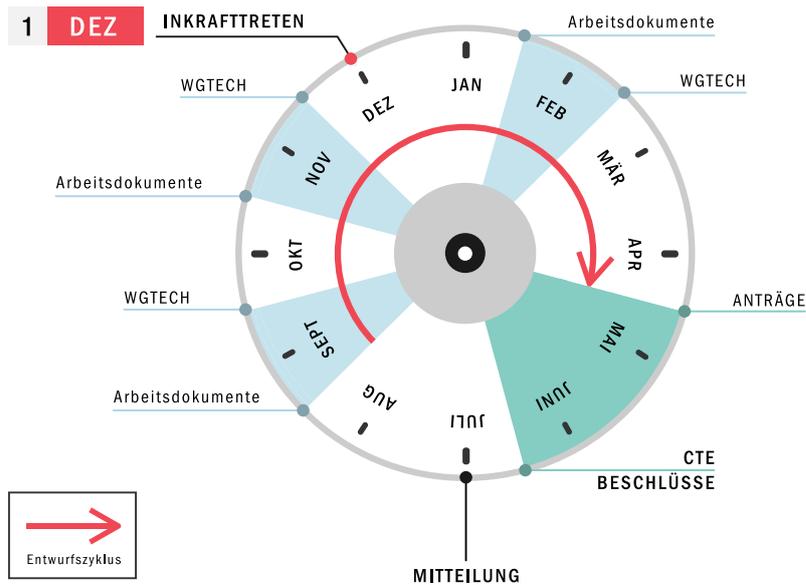
Da sich die Verabschiedung des TSI-Pakets der EU auf Januar 2019 verzögert hat, wird 2019 eine Analyse durchgeführt, um festzustellen, ob die entsprechenden ETV ebenfalls überarbeitet werden müssen.

ERLEICHTERUNG DER UMSETZUNG VON TELEMATIKANWENDUNGEN FÜR DEN GÜTERVERKEHR (TAF)

Die ETV TAF enthält Anforderungen an den internationalen Informationsaustausch für internationale Güterverkehrsdienste. Die erfolgreiche Umsetzung wird zu einer besseren Planung und verbesserten Zuglaufmeldungen sowie zu einem besseren Informationsaustausch mit den Frachtkunden führen. Um die Umsetzung der TAF in den Vertragsstaaten zu erleichtern, stellt das Sekretariat der OTIF sicher, immer auf dem neuesten Stand der Änderungen an den in Anlage I der ETV TAF erwähnten technischen Dokumenten zu sein.

Anlage I der ETV TAF verweist bereits auf die auf der Website der ERA veröffentlichten technischen Dokumente. Wenn die ERA Änderungen an den technischen Dokumenten der TSI TAF der EU vornimmt, können diese nicht automatisch auf die ETV TAF angewendet

werden, da diese Änderungen einen Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen erfordern. In Abstimmung mit der ERA erarbeitete das Sekretariat einen Vorschlag für ein Verfahren zur Änderung von Anlage I der ETV TAF. Ein solches Verfahren würde eine rechtzeitige Kommunikation zwischen Europäischer Kommission/ERA und dem OTIF-Sekretariat ermöglichen, die fortdauernde Gleichwertigkeit gewährleisten und es Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten ermöglichen, die Änderungen im Rahmen des COTIF zu überwachen und anzuwenden. Der Prozess sollte einfach sein und den Zeitplänen und fortlaufenden Agenden sowohl für die Änderungsanträge bei der ERA als auch für die Beschlussfassung innerhalb der OTIF entsprechen.



ZIEL 7
FÖRDERUNG DER DIGITALISIERUNG
IM EISENBAHNVERKEHR

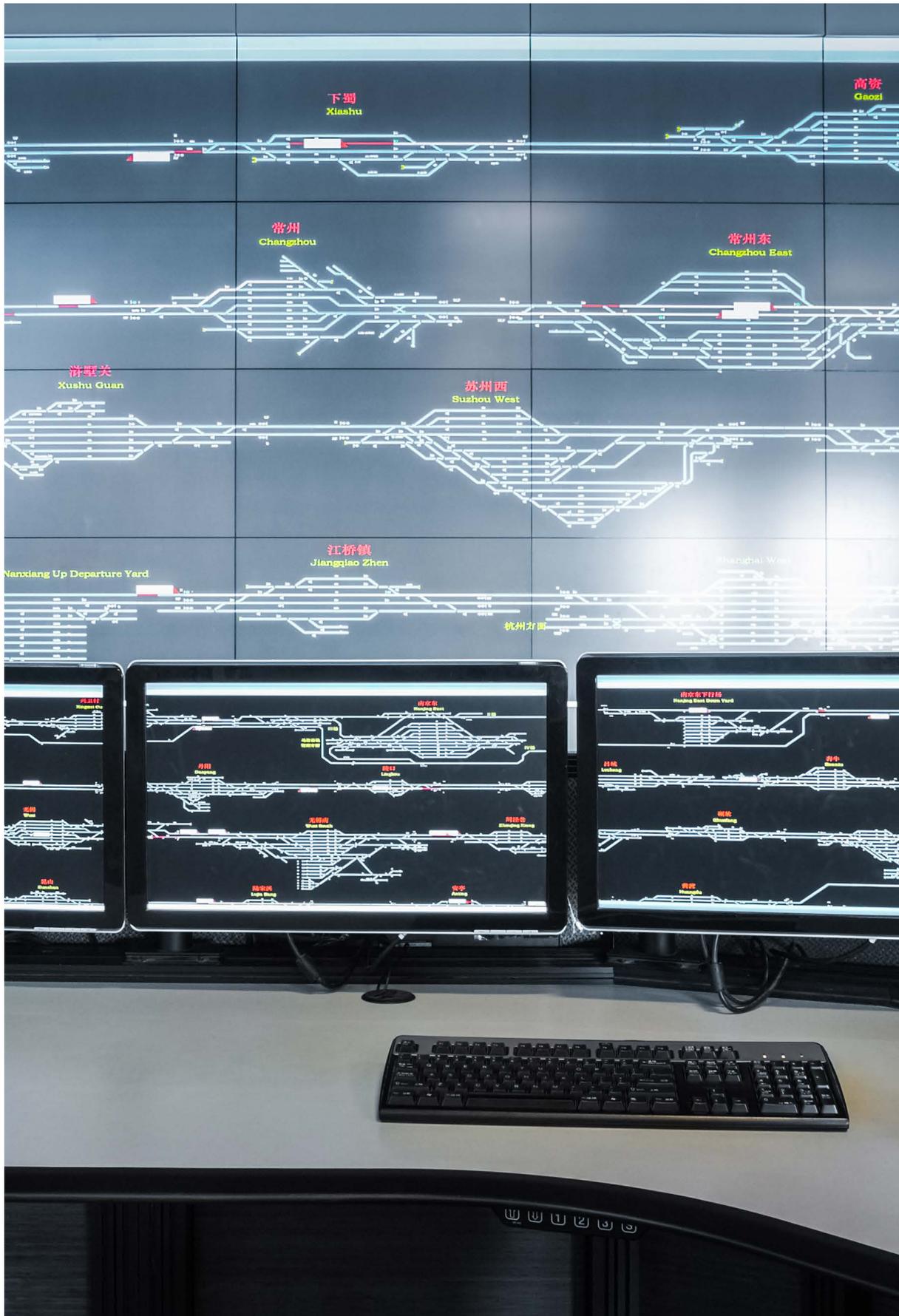
TAGUNGEN 2018

WG TECH 34
6.-7. FEBRUAR 2018

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE
FRAGEN
12.-13. JUNI 2018

WG TECH 35
11.-12. SEPTEMBER 2018

WG TECH 36
27.-28. NOVEMBER 2018



4

RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ ADR/ADN-TAGUNG – SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

AKTUALISIERUNG IM BEREICH DER GEMEINSAMEN RID/ADR/ ADN-TAGUNG UND DES RID- FACHAUSSCHUSSES

In der Abteilung RID standen im Geschäftsjahr die Notifizierung der zum 1. Januar 2019 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2019 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund. Das RID 2019 enthält unter anderem folgende Neuerungen:

- zwölf neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Stoffe der einzelnen Gefahrgutklassen enthalten, mit neuen Vorschriften für die Verpackung und die Bezeichnung;
- vollständige Überarbeitung der Klassifizierungsvorschriften für ätzende Stoffe;
- Aufnahme von Verpackungsanweisungen für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien;
- neue Prüfmethode für umformte Gasflaschen, bei denen die herkömmlichen Sicht- und Druckprüfungen nicht durchgeführt werden können.



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung
Gefahrgut

ZIEL 9
SICHERSTELLUNG DER
STÄNDIGEN ANPASSUNG DER
GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN
AN TECHNISCHE UND
WISSENSCHAFTLICHE
ENTWICKLUNGEN

I GEMEINSAME TAGUNG

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat dieser Tagung wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2018 zu zwei einwöchigen Tagungen zusammen. Während in der Frühjahrstagung noch letzte Korrekturen an den zum 1. Januar 2019 in Kraft getretenen Änderungen vorgenommen wurden, wurden in der Herbsttagung erste Änderungsanträge behandelt, die für eine Inkraftsetzung 2021 vorgesehen sind.

Unter den zahlreichen für 2019 vorgesehenen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich, in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit den Entwicklungen des Sektors in Verbindung stehen.



ABWEICHUNGEN UND ERGÄNZUNGEN BEI GROßZETTELN (PLACARDS)

Für Großzettel (Placards) werden nun dieselben Abweichungen zugelassen wie für Gefahrzettel, d. h.

- Muster, die für andere Verkehrsträger vorgeschrieben sind, sind ebenfalls zugelassen, sofern sie geringfügige Abweichungen aufweisen, welche die offensichtliche Bedeutung des Großzettels nicht beeinträchtigen;
- Großzettel mit Ausnahme des Großzettels nach Muster 9A dürfen einen Text wie die UN-Nummer oder eine textliche Beschreibung der Gefahr (z. B. „entzündbar“) enthalten;
- Großzettel mit Ausnahme der Großzettel der Klasse 7 dürfen im Bereich unter dem Symbol nur freiwillige Angaben über die Art der Gefahr und die bei der Handhabung zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen umfassen.

INBEZUGNAHME VON NORMEN

Die Gemeinsame Tagung war erneut mit dem Problem konfrontiert, dass Normen, die für eine Inbezugnahme im RID und im ADR vorgesehen waren, vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) nicht rechtzeitig vor dem 1. Juni 2018 veröffentlicht werden konnten und damit nicht in die Liste der für ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2019 notifizierten Änderungen aufgenommen werden konnten.

Da eine gesonderte Notifizierung dieser Normen wegen der komplexen Verfahren auf Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten zu Schwierigkeiten geführt hätte, beschloss die Gemeinsame Tagung, die Normen erst in die Ausgabe 2021 des RID/ADR aufzunehmen, ihre verbindliche Anwendung jedoch nicht wie üblich nach einer zweijährigen, sondern bereits nach einer einjährigen Übergangsfrist vorzuschreiben.

Die Gemeinsame Tagung erkannte jedoch, dass im Falle der Norm EN 12972 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks) der zwischen der Ausgabe 2007 (derzeit im RID/ADR in Bezug genommene Fassung) und der Ausgabe 2018 erzielte wissenschaftliche und technische Fortschritt eine möglichst rasche Anwendung der Ausgabe 2018 rechtfertigt. Insbesondere enthält die Ausgabe 2017 dieser Norm aktuelle Verfahren für die Flüssigkeitsdruck- und Dichtheitsprüfungen sowie detaillierte Angaben zu den an Schweißnähten von Tanks durchzuführenden zerstörungsfreien Prüfungen.

Da die Ausgabe 2007 der Norm EN 12972 nicht mehr den Vorschriften des RID/ADR entspricht, beschloss die Gemeinsame Tagung auf den Websites der UNECE und der OTIF einen Leitfaden zu veröffentlichen, der die zuständigen Behörden auffordert, die Anwendung der Norm EN 12972:2018 so früh wie möglich zuzulassen.

FÜR KENNZEICHEN ZU VERWENDEnde SPRACHEN

Versandstücke mit Gütern der Klasse 1 müssen mit der offiziellen Benennung in der Sprache des Versandlandes gekennzeichnet sein. Wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, ist außerdem die Benennung in Deutsch, Englisch oder Französisch anzubringen.

Diese Vorschrift führt bei internationalen Rücktransporten von explosiven Stoffen nach militärischen Übungen zu Schwierigkeiten, bei denen üblicherweise die ursprünglichen Verpackungen für die nicht verwendete Munition verwendet werden. Gleiche Probleme treten bei der Retoure nicht verwendeter Feuerwerkskörper nach einem Feuerwerk auf. In diesen Fällen muss gegebenenfalls die offizielle Benennung für die Beförderung auf den Kennzeichen der Ver-

sandstücke angepasst werden.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, nur noch die Verwendung einer der Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch zu fordern, die Verwendung weiterer Sprache aber nicht auszuschließen.

TANKCODIERUNG VON FASERVERSTÄRKTEN

KUNSTSTOFFTANKS

Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) müssen mit einer Tankcodierung gekennzeichnet sein. Der im zweiten Teil der Tankcodierung angegebene Berechnungsdruck des FVK-Tankcontainers kann bei der Befüllung zu Unklarheiten führen, weil wegen der Auslegungskriterien für FVK-Tanks und der Auswahlkriterien für die in solchen Tanks zugelassenen gefährlichen Güter Stoffe mit einem Berechnungsdruck von bis zu 4 bar auch in FVK-Tanks mit einem geringeren Berechnungsdruck befördert werden dürfen. Dies gilt insbesondere für die zur Beförderung in FVK-Tanks zugelassenen ätzenden Stoffe der Klasse 8.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, dass in der Tankcodierung von FVK-Tanks der höchste Wert des Berechnungsdruckes der Stoffe angegeben werden muss, die für die Beförderung in diesem Tank zugelassen sind.

Durch eine Übergangsvorschrift wird sichergestellt, dass eine Korrektur der auf dem FVK-Tank angebrachten Tankcodierung erst bei der nächsten nach dem 1. Juli 2021 durchzuführenden wiederkehrenden Prüfung erfolgen muss.

AUSSTELLUNG DES UNFALLBERICHTS

Das RID sieht vor, dass bei einem schweren Unfall oder Zwischenfall, der sich beim Beladen, beim Befüllen, bei der Beförderung oder beim Entladen gefährlicher Güter ereignet, der zuständigen Behörde ein Unfallbericht vorgelegt werden muss. Auf Entladerseite ist der Empfänger für die Abgabe dieses Unfallberichts verantwortlich, obwohl in Kapitel 1.4 der Entlader mit eigenen Pflichten aufgeführt ist. Historisch ist dies damit zu erklären, dass die Bestimmungen für die Ausstellung eines Unfallberichts auf eine Zeit zurückgehen, in der der Entlader noch nicht als Beteiligter definiert war und seine Pflichten im Wesentlichen dem Empfänger zugeordnet waren.

Die Gemeinsame Tagung entschied, den Entlader zusätzlich zum Empfänger als Verantwortlichen für die Unterbreitung eines Unfallberichts zu nennen.

VERWEISE AUF DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE IM

RID/ADR

Als zuständige Behörde ist im RID/ADR eine Behörde oder sonstige Stelle definiert, die in jedem Staat in jedem Einzelfall gemäß Landesrecht als solche bestimmt wird. Die Rolle der zuständigen Behörden wird im RID/ADR genau beschrieben. Ihre Aufgaben umfassen unter anderem:

- die Festlegung von Beförderungseinschränkungen und Abweichungen,
 - die Erteilung von Zulassungen oder Genehmigungen,
 - die Festlegung einer Klassifizierung sowie die Festlegung von Beförderungsbedingungen,
 - die Durchführung von Prüfungen,
-

- die Ausstellung von Bescheinigungen.

An verschiedenen Stellen im RID/ADR wird darüber hinaus präzisiert, um die zuständige Behörde welches Landes es sich handelt, z. B. zuständige Behörde des Ursprungslandes, der von der Beförderung berührten Staaten, der Herstellung, der Verwendung.

Obwohl das RID/ADR nur für die internationale Beförderung gefährlicher Güter anwendbar ist und nur die RID-Vertragsstaaten bzw. die ADR-Vertragsparteien bindet, gibt es Fälle, in denen auch auf zuständige Behörden eines Nicht-Vertragsstaates Bezug genommen wird. Dies ist zum Beispiel bei der Zulassung aller Arten von Verpackungen oder von ortsbeweglichen Tanks notwendig, die weltweit im intermodalen Verkehr eingesetzt werden.

Es wurde festgestellt, dass in verschiedenen Fällen Klarstellungen im RID/ADR erforderlich sind, um unterschiedliche Interpretationen auszuschließen. Darüber hinaus sollte festgelegt werden, was beispielsweise unter Land der Beförderung, Verwendungsland, Ursprungsland oder Bestimmungsland zu verstehen ist.

Es wurde vereinbart, alle Stellen des Regelwerks, in denen der Ausdruck „zuständige Behörde“ verwendet wird, von einer informellen Arbeitsgruppe im Laufe des Bienniums prüfen zu lassen.

RID-FACHAUSSCHUSS UND SEINE STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE

Der RID-Fachausschuss ist eines 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 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 2018 trat die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer zweitägigen Tagung im Mai in Bern und einer dreitägigen Tagung im November in Krakau (Polen) zusammen. Der RID-Fachausschuss tagte direkt im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai.

Folgende Beschlüsse der Ständigen Arbeitsgruppe können hervorgehoben werden:

WEITERVERWENDUNG VON ALTEN GASKESSELWAGEN

Bei der Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2017 hatte Österreich über Schwerpunktkontrollen informiert, bei denen schwerwiegende Mängel an Gaskesselwagen festgestellt wurden. Es wurde vereinbart, dass die auf nationaler Ebene und auf Ebene der internationalen Verbände ergriffenen Maßnahmen der Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai 2018 vorgestellt werden sollten, um dann über die weitere Vorgehensweise entscheiden zu können.

Die Vertreter verschiedener Staaten informierten die Ständige Arbeitsgruppe über die in ihren Ländern ergriffenen Maßnahmen.



Österreich stellte fest, dass die Durchführung von Schwerpunktkontrollen und die Publizität der Kontrollergebnisse zu einer feststellbaren Verbesserung der Situation geführt hätten. Auch in Österreich sei im Jahr 2018 ein signifikanter Rückgang der Mängelquote festgestellt worden.

Allgemein wurde die Wichtigkeit eines gegenseitigen Informationsaustausches zu Kontrollergebnissen hervorgehoben. Auch wenn eine allgemeine Verbesserung der Situation festgestellt werden konnte, sollten Schwerpunktkontrollen in diesem Bereich fortgesetzt werden. Es wurde daran erinnert, dass Gaskesselwagen nur dann im Rahmen der Übergangsvorschriften weiterverwendet werden dürfen, wenn ihre Ausrüstung den Vorschriften des Kapitels 6.8 entspricht.

BESONDERS GROßE TANKCONTAINER

Zu den vom Chemieunternehmen BASF und dem belgischen Tankcontainer-Hersteller van Hool entwickelten besonders großen Tankcontainern wurden zwei Tagungen der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ abgehalten. Die erste Tagung fand am 30. und 31. Januar 2018 in Hamburg, die zweite am 19. und 20. November 2018 direkt vor der Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe in Krakau statt.

Diese Tankcontainer haben einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen. Die Ladekapazität entspricht damit zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen.

Bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ wurde die Diskussion auf der Grundlage einer Gegenüberstellung der für Kesselwagen und Tankcontainer geltenden Vorschriften geführt. Dabei wurde insbesondere hervorgehoben, dass die Wanddicke der Tanks von Kesselwagen auch bei der Verwendung hochwertiger Stähle in keinem Fall 4,5 mm, die Wanddicke der Tanks von Tankcontainern jedoch in keinem Fall 3 mm unterschreiten darf. Von mehreren Staatenvertretern wurde die Frage aufgeworfen, ob dieser Unterschied angesichts des in etwa gleich großen Fassungsraums eines Drehgestell-Kesselwagens und eines besonders großen Tankcontainers noch seine Berechtigung hat.

In Bezug auf den Tank wurden weitere Unterschiede hinsichtlich der Befestigung von angeschweißten Bauteilen, der Druckfestigkeit von

Verschlüssen, der Prüfindervalle und der Angabe der nächsten Prüfung festgestellt.

Beim Vergleich der für besonders große Tankcontainer verwendeten Tragwagen fielen insbesondere folgende Punkte auf, die für Kesselwagen vorgeschrieben sind: Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem Tankkörper, Energieverzehrelemente und Überpufferungsschutz.

Angesichts der Tatsache, dass die Verwendung von besonders großen Tankcontainern besondere Anforderungen an die Tragwagen stellt, wurde darauf hingewiesen, dass dies als signifikante Änderung im Sinne der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) angesehen werden könnte. BASF erklärte sich daraufhin bereit, eine freiwillige Risikoanalyse durchzuführen, deren Inhalt bei der Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ kurz vor der 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorgestellt wurde.

In dieser Risikoanalyse soll die Beförderung von besonders großen Tankcontainern auf innovativen Tragwagen mit der Beförderung von konventionellen Tankcontainern auf herkömmlichen Tragwagen und mit der Beförderung in Kesselwagen verglichen werden. Dabei sollen unter anderem experimentelle Untersuchungen des Fahrverhaltens, Analysen von verschiedenen Unfallszenarien, Aufprallversuche mit Überpufferungen und Untersuchungen des Langzeitverhaltens von besonders großen Tankcontainern auf neuen Tragwagen durchgeführt werden.

CHECKLISTEN FÜR DAS BEFÜLLEN UND ENTLEREEN VON KESSELWAGEN

In der Ausgabe 2013 des RID wurde erstmals auf Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe verwiesen, die von mehreren deutschen Verbänden ausgearbeitet wurden. Ziel dieser Checklisten ist es unter anderem, Tropfleckagen während der Beförderung zu vermeiden, da diese einen Feuerwehreinsatz auslösen und zu Streckensperrungen führen können.

In der Ausgabe 2019 des RID folgten dann Verweise auf Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Gaskesselwagen, die von einer informellen Arbeitsgruppe auf der Basis der Checklisten für Flüssigkeiten erarbeitet wurden. Im Gegensatz zu den Checklisten für Flüssigkeiten decken die neuen Checklisten für Gaskesselwagen noch mehr Pflichten des Befüllers und des Entladers ab.

Nachdem die Ständige Arbeitsgruppe den Wunsch geäußert hatte, dass auch in den bewährten Checklisten für flüssige Stoffe möglichst viele Pflichten berücksichtigt werden sollten, legte die informelle Arbeitsgruppe auch eine überarbeitete Fassung dieser Checklisten vor, in der viele von der Industrie eingereichte Kommentare berücksichtigt wurden. Die Ständige Arbeitsgruppe entschied, auf diese aktualisierten Checklisten in der Ausgabe 2021 des RID zu verweisen.

55. TAGUNG DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Direkt im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai fand die 55. Tagung des RID-Fachausschusses statt, deren Aufgabe darin bestand, alle Änderungen zum RID, die bei der siebten (Prag, 22. bis 24. November 2016), achten (Utrecht, 20. bis 24. November 2017) und neunten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 vorgeschlagen wurden, anzunehmen.

Der RID-Fachausschuss verabschiedete darüber hinaus eine vom Sekretariat vorbereitete neue Geschäftsordnung, in der die Stimm-

ZIEL 10
VEREINFACHUNG DES DIGITALEN
ZUGANGS ZUR FÖRDERUNG UND
VERBESSERUNG DER ANWENDUNG
DER RID-VORSCHRIFTEN

rechte der Europäischen Union und ein schriftliches Abstimmungsverfahren abgebildet werden. Letzteres wurde als notwendig erachtet, weil der RID-Fachausschuss nur noch alle zwei Jahre zu einer Sitzung zusammentrifft.

Nach der Tagung des RID-Fachausschusses wurde mit der Erstellung der konsolidierten Texte der deutschen, englischen und französischen Fassung des RID 2019 begonnen. Mitte September 2018 konnten die Texte der englischen und französischen Fassung des RID an die Verlage übergeben werden, die im Auftrag der OTIF eine gedruckte Fassung des RID veröffentlichen. Anfang November 2018 wurde die RID-Ausgabe 2019 dann auch auf der Website der OTIF erstmals als ungeschütztes PDF-Dokument veröffentlicht, welches das Kopieren von Texten zulässt. Die Mitgliedstaaten, die dies wünschten, erhielten darüber hinaus die Dateien des RID 2019 in der editierbaren Originalfassung.

HARMONISIERUNG DES RID DER OTIF UND DER ANLAGE 2 ZUM SMGS DER OSShD

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich bereits seit längerer Zeit um die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS, die in den Mitgliedstaaten der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) zur Anwendung kommt. Mitgliedstaaten der OSShD sind neben einigen Staaten Europas viele asiatische Staaten.

Nach 2015 war die Harmonisierung allerdings ins Stocken geraten, weil auf Ebene einiger weniger OSShD-Mitgliedstaaten Widerstände auftraten, in der Anlage 2 zum SMGS auf EN-Normen Bezug zu nehmen, auf deren Erarbeitung die meisten OSShD-Mitgliedstaaten keinen Einfluss haben. Einige OSShD-Mitgliedstaaten bestanden daher darauf, dass vor der Aufnahme von EN-Normen in den Text der Anlage 2 zum SMGS die Eignung dieser Normen für die Verwendung auf dem Gebiet der OSShD-Staaten von OSShD-Experten überprüft werden müsste. Dies erweist sich aber als sehr schwierig, da EN-Normen nur in deutscher, englischer und französischer Sprache herausgegeben werden und es in den meisten Fällen keine russischen Übersetzungen dieser Normen gibt.

Verschiedene Kompromissvorschläge, die in den vergangenen Jahren diskutiert wurden, brachten nicht den gewünschten Erfolg. Im Oktober einigten sich schließlich die OSShD-Mitgliedstaaten darauf, die Verweise auf EN-Normen in ein „Verzeichnis der technischen und normativen Regelwerke“ auszugliedern, auf das in Abschnitt 1.1.6 der Anlage 2 zum SMGS verwiesen wird. Dieses Verzeichnis enthält die Nummer der jeweiligen EN-Norm sowie den Titel dieser Norm in englischer Sprache und in einer russischen Übersetzung. In einer Spalte des Verzeichnisses wird angegeben, für welche Mitgliedstaaten der OSShD diese Norm zwingend angewendet werden muss. Für die übrigen Mitgliedstaaten hat diese Norm nur empfehlenden Charakter. Darüber hinaus wurden in dieses Verzeichnis GOST-Normen aufgenommen, die in der Russischen Föderation und verschiedenen anderen Staaten Asiens angewendet werden.

Durch diesen Kompromiss wurde es möglich, auch alle übrigen Änderungen anzunehmen, die für das RID 2017 und 2019 in Kraft gesetzt wurden.

Da seitens der OSShD-Mitgliedstaaten auch im Rahmen des Notifizierungsverfahrens keine Widersprüche gegen die Annahme des gesamten Änderungspaketes eingelegt wurden, kann die mit dem RID harmonisierte Ausgabe 2019 der Anlage 2 zum SMGS am 1. Juli 2019 in Kraft treten.

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 21. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2021 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.

TAGUNGEN IN 2018

**ARBEITSGRUPPE „TANK- UND
FAHRZEUGTECHNIK“ DES RID-
FACHAUSSCHUSSES**
30.-31. Januar (Hamburg)

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG
12.-16. März (Bern)

**9. TAGUNG DER STÄNDIGEN
ARBEITSGRUPPE DES RID-
FACHAUSSCHUSSES**
28.-30. Mai (Bern)

**55. TAGUNG DES RID-
FACHAUSSCHUSSES**
30. Mai (Bern)

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG
17.-21. September (Genf)

**10. TAGUNG DER STÄNDIGEN
ARBEITSGRUPPE DES RID-
FACHAUSSCHUSSES**
19.-23. November (Polen)



5 | DAS SEKRETARIAT DER OTIF

Für das Erreichen der Ziele und die gute Entwicklung der Organisation ist das Management verantwortlich. Dieses braucht die Unterstützung des Verwaltungsausschusses und das nötige Geschick, um die hohen Erwartungen zu erfüllen. Dem Generalsekretär zusammen mit dem Verwaltungsausschuss obliegt die strategische Führung. Entscheidend ist, dass sich der Verwaltungsausschuss und das Management scharfsinnig, kritisch und loyal in den Dienst der Organisation stellen. Sie identifizieren sich mit den Werten und sind verantwortlich für die Zielsetzungen und deren Einhaltung.

| MENSCHEN BEI DER OTIF

DAS SEKRETARIAT, EIN KLEINES TEAM, 2018 NOCH KLEINER ALS ÜBLICH

Im Jahr 2018 funktionierte das Sekretariat auf einem Personaltiefstand. Ab Anfang des Jahres organisierte sich die Rechtsabteilung mit einer kompetenten und professionellen Mitarbeiterin weniger. Obschon diese Reduzierung aufgrund der Pensionierung von Frau Hammerschmiedová per Ende 2017 geplant war, hatte dies einschneidende Auswirkungen auf die anderen Mitarbeiter.

Frau Pujol, Kommunikationsbeauftragte, durfte ab 25. Oktober ihren Mutterschaftsurlaub genießen. Die Aufgaben und Projekte von Frau Pujol wurden auf diverse Mitglieder des Sekretariats verteilt.

Ende September 2018 verließ der Leiter der Abteilung Verwaltung und Finanzen, Herr Ghousebasha Gaffar, relativ kurzfristig die OTIF und zum Ende des Jahres auch der Generalsekretär, Herr François Davenne, um beruflich neue Herausforderungen anzunehmen.



Ruth WABER
Leiterin der Abteilung
Verwaltung und Finanzen
ad interim

ZIEL 11
INNOVATIVE FÖRDERUNG UNSERES
KNOW-HOWS UND WEITERFÜHRUNG
DES SOZIALEN DIALOGS

Es galt, die entstandenen Lücken intern zu schließen. Jetzt wurde das Kredo – Die OTIF, eine lernende Organisation durch **Weiterentwicklung und Transferstärke** unter Beweis gestellt.

Mit weniger Mitarbeitern galt es, die Mehrarbeit zu meistern, ganz nach dem Motto **DU MACHST DEN UNTERSCHIED**. Dank des überdurchschnittlichen Einsatzes einiger Mitarbeiter, Transferstärke und Selbstmanagement, der Bereitschaft, zur eigenen Arbeit noch weitere Aufgaben und leitende Funktionen zu übernehmen, haben wir dieses herausfordernde Jahr erfolgreich gemeistert. Das kleine Team ist über sich hinausgewachsen und hat seine Fähigkeiten, Selbstverantwortung und Kompetenzen bewiesen.

Dies zeigt aber auch, dass ein unausgeschöpftes Budget im Personalbereich nicht unbedingt positiv sein muss.

Trotz des Personaltiefstandes wurde im Jahr 2018 viel erreicht. Hier nur einige Beispiele:

GENERALVERSAMMLUNG, REVISIONSAUSSCHUSS UND VERWALTUNGS-AUSSCHUSS

Die Vorbereitung der 13. Generalversammlung vom 25. und 26. September 2018 war sehr zeitintensiv. Kurz darauf begann die Vorbereitung der 14. Generalversammlung vom Februar 2019.

Die Kontaktaufnahmen mit den Mitgliedstaaten betreffend die neue Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses ab 1. Oktober 2018 bis 30. September 2021 gestaltete sich zeitaufwendig, jedoch resultierten aus den vielen Gesprächen und Korrespondenzen intensivere Beziehungen zwischen dem Sekretariat und den verantwortlichen Delegierten der Mitgliedstaaten.

ERARBEITUNG EINES PROJEKTS ZUR RENOVATION DES GEBÄUDES DER OTIF

Da das Umzugsprojekt in die Räumlichkeiten des Weltpostvereins nicht realisiert werden konnte, wird 2019 ein Projekt zur Renovation des Gebäudes der OTIF in Angriff genommen werden. Dieser Prozess wird sicherlich mehrere Jahre dauern und erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsausschuss.

OPTIMIERTE UND RATIONALISIERTE VERWALTUNG

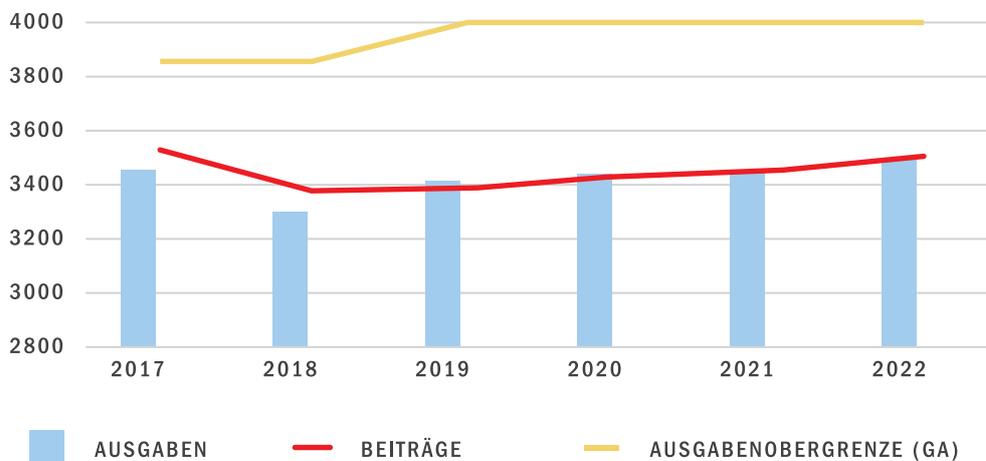
ABSCHLUSSBERICHT VON PWC 2018 FÜR DIE OPTIMIERTE UND RATIONALISIERTE VERWALTUNG

Die mittlerweile bewährten Arbeitsmethoden mit dem Buchhaltungsexperten FIDUCOM, die effiziente Arbeitsorganisation und die rigorose Umsetzung der angepassten Weisungen wurden mit dem äußerst positiv ausgefallenen Abschlussbericht von PwC bestätigt. Sämtliche Empfehlungen zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit der Rechnungslegung wurden berücksichtigt.

Diese bewährte und professionelle Zusammenarbeit stellte sich auch nach dem Weggang des Leiters der Abteilung Verwaltung und Finanzen unter Beweis.

DIE OTIF 2018 IN ZAHLEN

Die strikte Kontrolle der Ausgaben und die Stabilität der Beiträge der Mitgliedstaaten, die die einzige Einnahmequelle der OTIF bilden, bleiben ständige Ziele. Die effektiven Aufwendungen für 2018 liegen 2 % unter den Budgetvorgaben, dies zeigt auch, wie präzise das Budget erstellt wird. Daher ist es in Zukunft auch möglich, dass das effektive Resultat das Budget überschreitet. Das positive Finanzergebnis von 2018 wird dem Reservefonds gutgeschrieben. Die 13. Generalversammlung im September 2018 hat die Ausgabenobergrenze für 2019 bis 2024 auf 4 Millionen pro Jahr erhöht, dadurch ist die dynamische Entwicklungsstrategie der OTIF gewährleistet und ebenso ist Spielraum gegeben für Investitionen in den Sitz der OTIF, falls dies in den kommenden Jahren infolge des gescheiterten Umzugsprojektes zum Weltpostverein beschlossen wird. Diese Kosten sollten jedoch nicht durch eine Erhöhung der Beiträge, sondern durch Rückgriff auf den Reservefonds gedeckt werden.



Die finanzielle Lage der OTIF ist mit einem Betriebsvermögen von 6,6 Mio. CHF, dem Äquivalent der Aktivitäten zweier Geschäftsjahre, sehr zufriedenstellend, was auch der Revisionsbericht der Rechnungsprüfer bestätigt. Der Bedarf an Betriebsvermögen bleibt mit 477.000 CHF unter Kontrolle, fällt jedoch höher aus als 2017, weil die der OTIF geschuldeten Beiträge der Mitgliedstaaten etwas höher sind.

Aktiv = Verwendung	2018	Passiv = Ressourcen
Feste Verwendung 1.415 kCHF	BV 6.563 kCHF	Feste Ressourcen 7.978 kCHF
Anlagevermögen 1.415 kCHF		Eigenkapital 7.245 kCHF Finanzschulden 0 kCHF Rückstellungen 733 kCHF
Umlaufvermögen 637 kCHF	BBV -483 kCHF	Kurzfristige Verbindlichkeiten 154 kCHF
Aktiver Kassenbestand 6.080 kCHF	NETTO 6.080 kCHF	Passiver Kassenbestand 0 kCHF
Flüssige Mittel 6.080 kCHF		

I DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG

Mit dem Protokoll von Luxemburg wird eine neue globale Rechtsordnung für die Anerkennung und Priorisierung von drei Arten von Sicherungsrechten geschaffen, die von Gläubigern an Eisenbahnmateriale gehalten werden. Diese Sicherungsrechte werden in ein neues internationales Register mit Sitz in Luxemburg eingetragen, das rund um die Uhr von der Öffentlichkeit konsultiert werden kann.

Das Protokoll von Luxemburg ist noch nicht in Kraft getreten. Für sein Inkrafttreten werden vier Ratifizierungen benötigt. Die OTIF wird das Sekretariat der Aufsichtsbehörde stellen.

Die Umsetzung des Protokolls von Luxemburg wird von der Aufsichtsbehörde überwacht, einer neuen internationalen Einrichtung, die im Rahmen des Protokolls eingerichtet wurde und ihren Sitz in Bern, Schweiz, haben wird. Sie wird sich aus den Vertragsstaaten und, zu Beginn, aus Vertretern der drei von UNIDROIT (Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts) und der drei von der OTIF bestimmten Staaten zusammensetzen. Die OTIF wird als offizielles Sekretariat fungieren, und die Aufsichtsbehörde wird von einem Sachverständigenausschuss beraten. Bis zum Inkrafttreten des Protokolls werden die Bemühungen zu seiner Umsetzung von einem vorbereitenden Ausschuss geleitet, der gemäß Schlussakte der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg in 2007 eingesetzt wurde und dem UNIDROIT und OTIF, Länder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, und die Industrie angehören. Am Tag des Inkrafttretens des Protokolls, der auch der Tag der Inbetriebnahme des Internationalen Registers sein wird, wird die erste Sitzung der Aufsichtsbehörde stattfinden. Auf dieser Sitzung wird die sich Aufsichtsbehörde konstituieren und ihre Geschäftsordnung annehmen. Sie wird sodann alle vom vorbereitenden Ausschuss getroffenen Vereinbarungen und Dokumente billigen, seine Arbeitsvereinbarung mit dem Sekretariat genehmigen, den Sachverständigenausschuss ernennen, Vorschriften für den Betrieb des Internationalen Registers erlassen, die Betriebsverfahren des Registerführers genehmigen und die Gebührenordnung für die vom Register erbrachten Dienstleistungen festlegen.

Die 13. Generalversammlung beauftragte den Verwaltungsausschuss,

- die Regeln für die Benennung von drei OTIF-Mitgliedstaaten als Mitglieder der Aufsichtsbehörde und
- die Modalitäten für die Bescheinigung der Funktionsfähigkeit des Registers in der Vereinbarung über die genauen Bedingungen für die Ausübung der Tätigkeit des Sekretariats, die zwischen dem Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses der OTIF und dem Vorsitzenden der Aufsichtsbehörde des Internationalen Eisenbahnregisters zu unterzeichnen ist, festzulegen.

ÜBERSETZEN, DOLMETSCHEN UND TERMINOLOGIE

Im Geschäftsbericht 2018 erhält nun auch die sonst eher und gerne im Hintergrund fungierende Übersetzungsabteilung der OTIF erstmalig ein Fenster. Seit 2010 gibt es im Sekretariat der OTIF infolge des erhöhten Textvolumens drei festangestellte Übersetzer, je einen pro Arbeitssprache der Organisation. Zuvor wurde – quasi als Vorbereitung für die Einführung der englischen Sprache zeitgleich mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 am 6. Juni 2006 – bereits 2001 ein englischer Übersetzer eingestellt, um verschiedene Texte im Vorfeld des Inkrafttretens schon ins Englische übersetzen zu können.

Neben ihrer eigentlichen Übersetzungsarbeit nehmen zwei der OTIF-Übersetzer als Dolmetscher an diversen Tagungen der OTIF teil, die dritte Übersetzerin ist hauptverantwortlich für die Terminologiearbeit.

Im Zuge der im Einklang mit der Strategie der Organisation seit einigen Jahren festzustellenden Ankurbelung der Aktivität der drei operativen Abteilungen ist auch ein Anstieg des Übersetzungsaufwands wahrzunehmen. Angesichts der in 2018 neu eingerichteten Rechtsgremien (Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation) ist auch für die Zukunft ein Fortgang dieser Tendenz zu erwarten.

Turnusmäßig ist für die Übersetzer der OTIF das erste Halbjahr immer sehr arbeitsintensiv. So auch der Beginn des Jahres 2018, der zusätzlich zur Vorbereitung der jedes Jahr in den ersten sechs Monaten stattfindenden Tagungen geprägt war durch die 26. Tagung des Revisionsausschusses und den alle zwei Jahre im Frühjahr tagenden RID-Fachausschuss samt ständiger Arbeitsgruppe. Die zweite Jahreshälfte stand überwiegend im Zeichen der Vorbereitung der 13. Generalversammlung. Zu den jährlich stattfindenden Tagungen ist zu sagen, dass entgegen der üblichen Praxis nur eine Tagung des Verwaltungsausschusses stattgefunden hat und dass die Anzahl der für den CTE zu übersetzenden Seitenzahlen im Vergleich zu den Vorjahren relativ gering ausgefallen ist.

Um Ihnen einen ungefähren Eindruck über das 2018 angefallene Textvolumen zu geben, an dem die Übersetzer durch Übersetzen und/oder Korrekturlesen mitgewirkt haben, gibt die gegenüberliegende Tabelle Aufschluss über die konkret einer bestimmten Tagung oder der Zeitschrift zuzuordnenden Seitenzahlen sowie einen Mittelwert der sonstigen Übersetzungen.

Unter „Sonstiges“ sind nicht eindeutig einer bestimmten Tagung zuzuordnende Übersetzungs- und Korrekturaufträge zusammengefasst, wie diverse Rundschreiben, interne Kommunikation, interne Weisungen, Texte für die Website, MoU, PowerPoint-Präsentationen, Arbeitsverträge, Depositarnotifikationen, nur auf Englisch tagende Arbeitsgruppen, wie die WG TECH und die JCGE, usw. Auch die Gemeinsame Tagung wird unter Sonstiges geführt, da ein Großteil der Übersetzungen von den Vereinten Nationen übernommen wird und nur einzelne Unterlagen und der Bericht ins Deutsche bzw. aus dem Deutschen von der OTIF übersetzt oder korrekturgelesen werden. Die hier angegebene Seitenzahl ist ein Mittelwert der für die einzelnen Sprachen berechneten Zahlen.

Für 2019 wird insgesamt mit einem vergleichbaren Übersetzungsvolumen gerechnet, da zwar keine Generalversammlung und kein Revisionsausschuss stattfinden werden, dafür aber je zwei Tagungen der beiden neuen Rechtsgremien im März und Oktober sowie drei Tagungen des Verwaltungsausschusses.



Joana MEENKEN
Leiterin der
Übersetzungsabteilung

Bereich	Seiten
AG „Tank- und Fahrzeugtechnik“	37
Revisionsausschuss	57
Zeitschrift	132
Ständige AG RID	151
RID-Fachausschuss	13
Verwaltungsausschuss	294
CTE	76
Generalversammlung	217
Pressemitteilungen	19
Sonstiges	320

Anmerkung: Berechnet wurden bereinigte Seitenzahlen, ohne Titelblatt, Inhaltsverzeichnis, Teilnehmerlisten usw. Ebenfalls nicht mitgerechnet sind Dokumente und Anlagen, die zu mehreren Tagungen eingereicht wurden, und zwischendurch nur minimal geändert oder angepasst wurden (dies gilt insbesondere für die Generalversammlung).

Projekt Telearbeit für die Übersetzer

Das im Arbeitsprogramm 2018-2019 erstmalig erwähnte Projekt der Telearbeit für die Übersetzer wurde weiterverfolgt und Ernst & Young beauftragt, die Durchführbarkeit des Projekts zu prüfen und gegebenenfalls Modalitäten für die Umsetzung vorzuschlagen. Die Studie von EY und der entsprechende Zeitplan konnte dem Verwaltungsausschuss im Februar 2019 vorgestellt werden.

| STÄRKERE SICHTBARKEIT

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

Die Reichweite der Zeitschrift hat sich 2018 gefestigt; mehr als 750 Abonnenten erhalten jetzt die Veröffentlichung der OTIF.

Darüber hinaus wurden im Einklang mit der 2017 eingeführten „Politik der Öffnung“ einige Artikel von Autoren außerhalb der Organisation beigesteuert.

PRESSEMITTEILUNGEN

Im Jahr 2018 wurden 20 Pressemitteilungen veröffentlicht, von denen ein großer Teil in der Presse weiterverbreitet wurde.

Bei der Verbreitung der Pressemitteilungen wurde sehr sorgfältig vorgegangen, d. h. sie wurden entsprechend dem zu berichtenden Ereignis verbreitet. Dadurch konnte die Presse die in der Pressemitteilung enthaltenen Informationen schnell erfassen. Diese Pünktlichkeit der Pressemitteilungen der OTIF ist das Ergebnis von Teamarbeit und insbesondere der Reaktionsfähigkeit der Übersetzungsabteilung.

WEBSITE

Die Website der OTIF wurde von 400 zusätzlichen Personen pro Monat besucht, und insgesamt besuchten – alle drei Sprachfassungen zusammengenommen – 2018 mehr als 30.000 Internetnutzer die Website. Mehr als 50 % der Besucher nutzten dabei die englische Fassung der Website.

Die in allen Sprachfassungen am häufigsten besuchten Seiten waren:

- Die Seite, auf der die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) heruntergeladen werden kann,
- die Seite, auf der die Tätigkeiten der OTIF in Bezug auf die „Gefährlichen Güter“ vorgestellt werden,
- die Seite zu den „Mitgliedstaaten“,
- die Seite zum „COTIF 1999“,
- die Startseite.

SOZIALE NETZE

Der Publikationsrhythmus der OTIF auf LinkedIn hat sich beschleunigt. Die meisten dieser Ankündigungen betrafen Ereignisse der OTIF oder die Veröffentlichung einer Zeitschriftsausgabe oder einer Pressemitteilung. Die dadurch hervorgerufenen Interaktionen („likes“,



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

ZIEL 12
STÄRKUNG DER
KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE
UND VERGRÖßERUNG DER
WEITERVERBREITUNGSNETZWERKE

„shares“) waren sehr vielversprechend für die Zukunft.

Im Herbst 2018 wurde ein Twitter-Account eingerichtet.

DAS JAHR 2018 – EIN JUBILÄUMSJAHR

2018 jährte sich das Inkrafttreten des Berner Übereinkommens (heute die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM oder Anhang B), dem Vorgänger des COTIF, zum 125. Mal.

Aus diesem Anlass wurde die grafische Identität der OTIF mit unterschiedlichen Farben und einem neuen Format neugestaltet. So wurden beispielsweise alle Mitteilungen der Organisation mit einem Jubiläumslogo versehen.

Der 1994 in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr veröffentlichte Artikel von Herrn Marc Allégret wurde in der Ausgabe Nr. 3/2018 der Zeitschrift, ergänzt um einen Zusatz von Frau Iris Gries und nun auch ins Englische übersetzt, neu aufgelegt. Dieser Artikel zeichnet die Geschichte der Übereinkommen CIM und CIV und damit des COTIF auf sehr anschauliche Weise nach.

Anlässlich der Generalversammlung im September fand schließlich mit Unterstützung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ein Jubiläumsempfang statt. Drei Redner wurden gebeten, ihre Ansichten über die Zukunftsperspektiven im Zusammenhang mit dem von der OTIF im COTIF definierten einheitlichen Eisenbahnrecht darzulegen:

- Herr Peter König, stellvertretender Sektionschef Politik des Bundesamtes für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft, sprach über die Bedeutung der OTIF für die Schweiz,
- Frau Bigdon, Leiterin des Asset Managements der SBB Cargo, sprach über Innovation und Güterverkehr,
- Herr Wang Jiayu, stellvertretender Generaldirektor der Abteilung für Außenbeziehungen der chinesischen Eisenbahnbehörde, sprach über die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs im Rahmen der „One Belt one Road Initiative“.

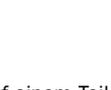
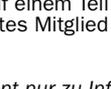
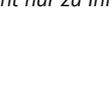
Rund hundert Personen nahmen an dieser Jubiläumsveranstaltung teil.



OTIF-MITGLIEDSCHAFT UND ANWENDUNG DER ANHÄNGE ZUM COTIF

31. DEZEMBER 2018

LÄNDER-CODES ISO 3166	MITGLIEDER IN ALPHABETISCHER REIHENFOLGE DES FRANZÖSISCHEN ALPHABETS		ANHÄNGE ZUM COTIF						
			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF
MITGLIEDSTAATEN									
AL		Albanien	√	√	√	√	√	√	√
DZ		Algerien	√	√	√	√	√	√	√
DE		Deutschland	√	√	√	√	√	√	√
AM		Armenien	√	√	√	√	√	√	√
AT		Österreich	√	√	√	√	√	√	√
AZ		Aserbaidschan	√*	√*	√				
BE		Belgien	√	√	√	√	√	√	√
BA		Bosnien und Herzegowina	√	√	√	√	√	√	√
BG		Bulgarien	√	√	√	√	√	√	√
HR		Kroatien	√	√	√	√	√	√	√
DK		Dänemark	√	√	√	√	√	√	√
ES		Spanien	√	√	√	√	√	√	√
EE		Estland	√*	√*	√	√	√	√	√
FI		Finnland	√	√	√	√	√	√	√
FR		Frankreich	√	√	√	√	√	√	√
GE		Georgien	√*	√*	√				
GR		Griechenland	√	√	√	√	√	√	√
HU		Ungarn	√	√	√	√	√	√	√
IQ		Irak	Mitgliedschaft ruht						
IR		Iran	√	√	√	√	√	√	√
IE		Irland	√	√	√	√	√	√	√
IT		Italien	√	√	√	√	√	√	√
LV		Lettland	√	√	√	√	√	√	√
LB		Libanon	Mitgliedschaft ruht						
LI		Liechtenstein	√	√	√	√	√	√	√

LT		Litauen	√	√	√	√	√	√	√
LU		Luxemburg	√	√	√	√	√	√	√
MK		Nordmazedonien	√	√	√	√	√	√	√
MA		Marokko	√	√	√	√	√	√	√
MC		Monaco	√	√	√	√	√	√	√
ME		Montenegro	√	√	√	√	√	√	√
NO		Norwegen	√	√	√	√	√	√	√
PK		Pakistan		√					
NL		Niederlande	√	√	√	√	√	√	√
PL		Polen	√	√	√	√	√	√	√
PT		Portugal	√	√	√	√	√	√	√
CZ		Tschechische Republik	√	√	√	√	√	√	√
RO		Rumänien	√	√	√	√	√	√	√
GB		Vereinigtes Königreich	√	√	√	√		√	√
RU		Russland		√*					
RS		Serbien	√	√	√	√	√	√	√
SK		Slowakei	√	√	√	√	√	√	√
SI		Slowenien	√	√	√	√	√	√	√
SE		Schweden	√	√	√	√	√	√	√
CH		Schweiz	√	√	√	√	√	√	√
SY		Syrien	Mitgliedschaft ruht						
TN		Tunesien	√	√	√	√	√	√	√
TR		Türkei	√	√	√	√	√	√	√
UA		Ukraine	√*	√*	√	√	√	√	√
REGIONALE ORGANISATION FÜR WIRTSCHAFTLICHE INTEGRATION									
EU		Europäischen Union	√	√	√	√	√	√	√
ASSOZIIERTES MITGLIED**									
JO		Jordanien							

* Anwendung auf einem Teil des Netzes.

** Ein assoziiertes Mitglied ist keine Vertragspartei des COTIF.

Diese Tabelle dient nur zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die OTIF übernimmt keine Haftung für ihren Inhalt.

Herausgeber:

OTIF - Zwischenstaatliche
Organisation für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Konzept, Gestaltung:
Sarah Pujol,
Valerio Compagnone

Redaktion:
OTIF Sekretariat

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