



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# **Geschäftsbericht**

---

**2011**





Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# **Geschäftsbericht**

## **2011**

**Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern**

Tel. : + 41 31 359 10 10  
Fax : + 41 31 359 10 11  
E-Mail : [info@otif.org](mailto:info@otif.org)  
Internet : [www.otif.org](http://www.otif.org)



## INHALTSVERZEICHNIS

|   | <b>Page</b> |
|---|-------------|
| <b>ALLGEMEINER TEIL</b>   | <b>5</b>    |
| <b>BESONDERER TEIL</b>  | <b>8</b>    |
| <b>GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN</b>   | <b>8</b>    |
| <b>I. GELTUNGSBEREICH DES COTIF</b>                                     | <b>8</b>    |
| 1. Mitgliedstaaten der OTIF   | 8           |
| 2. Ausdehnung des Geltungsbereichs                                      | 9           |
| <b>II. ANWENDUNG DES COTIF</b>  | <b>10</b>   |
| 3. Stand der Ratifikationen des COTIF 1999. Anwendung einzelner Anhänge | 10          |
| 4. Dem COTIF unterstellte Netze und Linien                              | 10          |
| <b>III. RECHT</b>   | <b>11</b>   |
| 5. Allgemeines  | 11          |
| 6. Depositarfunktionen  | 11          |
| 7. Transportrechtliche Interoperabilität – Einheitliches Eisenbahnrecht | 12          |
| 7.1 CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“  | 12          |
| 7.2 Projekt der UNECE „Einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht“        | 14          |
| 7.3 Transportrechtliche Harmonisierung CIV/SMPS                         | 14          |
| 8. CIM – elektronischer Frachtbrief                                     | 16          |
| 9. Register für Sicherungsrechte (Protokoll von Luxemburg)              | 16          |
| <b>IV. GEFÄHRLICHE GÜTER</b>  | <b>17</b>   |
| 10. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung                                       | 17          |
| 11. RID-Fachausschuss   | 21          |
| 12. Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses   | 22          |
| 13. Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen           | 23          |
| <b>V. TECHNIK</b>   | <b>24</b>   |
| 14. Fachausschuss für technische Fragen (CTE)                           | 24          |
| 15. Revision der Anhänge APTU und ATMF                                  | 24          |
| 16. Konsultationen zu dem Entwurf der überarbeiteten TSI Güterwagen     | 25          |
| 17. WG TECH   | 26          |
| 18. Register, Datenbank und Kodierung                                   | 27          |
| 19. Workshops für Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten                         | 27          |
| <b>VI. ERLEICHTERUNGEN BEIM GRENZÜBERGANG</b>                           | <b>27</b>   |

|              |                                      |           |
|--------------|--------------------------------------|-----------|
| <b>VII.</b>  | <b>INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT</b> | <b>28</b> |
|              | <b>DIE ORGANISATION OTIF</b>         | <b>30</b> |
| <b>VIII.</b> | <b>ALLGEMEINE ORGANE DER OTIF</b>    | <b>30</b> |
|              | 20. Generalversammlung               | 30        |
|              | 21. Verwaltungsausschuss             | 30        |
|              | 22. Revisionsausschuss               | 31        |
| <b>IX.</b>   | <b>KOMMUNIKATION</b>                 | <b>31</b> |
|              | 23. Zeitschrift                      | 31        |
|              | 24. Presse                           | 31        |
|              | 25. Internet                         | 32        |
| <b>X.</b>    | <b>FINANZEN</b>                      | <b>34</b> |
| <b>XI.</b>   | <b>PERSONAL</b>                      | <b>34</b> |
| <b>XII.</b>  | <b>DIENSTGEBÄUDE</b>                 | <b>35</b> |

## ALLGEMEINER TEIL

Das Jahr 2011 war nach den im Jahr 2010 abgeschlossenen Bestrebungen, die Organisation und ihr Sekretariat auf deren Zukunftsaufgaben vorzubereiten und die sich darauf gerichteten Entwicklungen in organisatorischer, personeller und finanzieller Hinsicht abzuschliessen, ein Jahr des Aufbruchs und der bereits beginnenden Aufnahme sich bietender neuer Perspektiven.

- I. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, die an anderer Stelle in diesem Geschäftsbericht detaillierter behandelt werden, war das Geschäftsjahr durch die Beitrittsprozesse für neue Mitgliedstaaten und das darüber hinausgehende Interesse weiterer Staaten an einer Mitgliedschaft in der Organisation wichtig. Mit Armenien wurde der Beitritt des [46.] Mitgliedstaates Wirklichkeit. Der Beitrittsantrag Georgiens wurde beim Depositar hinterlegt und wird im Jahr 2012 in Kraft treten. Intensive Kommunikation gab es mit Aserbaidschan, das der Organisation beitreten will, im Vorfeld aber noch Prüfungen zu einseitigen Erklärungen durchzuführen hat, die mit der Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegeben werden müssten. Erfreulich war die Kontaktpflege mit der Islamischen Republik Pakistan, deren Regierung einen Grundsatzbeschluss gefasst hat, Beitrittsverhandlungen mit dem Generalsekretär aufzunehmen. Höhepunkt im Jahr 2011 war ein Workshop in Islamabad, der äußerst vielversprechend verlief und die Ernsthaftigkeit der Absichten Pakistans, die von allen Stakeholdern im Eisenbahnsektor unterstützt werden unter Beweis stellte. Es ist keineswegs reine Spekulation, dass sich aus einer Konkretisierung solcher Beitrittsabsichten auch vergleichbare Interessen für Staaten wie Indien, Bangladesch und Afghanistan ergeben könnten. Hier zeigt sich die geopolitisch wichtiger werdende Rolle des Schienenverkehrs durch seine völkerverbindenden, handelsfördernden und umweltfreundlichen Wirkungen, die im allgemeinen Zusammenhang stabilisierend wirken.

Hervorragendes Beispiel für die Realität derartiger Zusammenhänge ist die Entwicklung auf der Arabischen Halbinsel. Bahrein, Katar, Kuwait, der Oman, Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate haben auf Ebene der Staats- und Regierungschefs den Bau eines diese Staaten verbindenden grenzüberschreitenden Eisenbahnnetzes beschlossen, das durch Saudi-Arabien mit Jordanien, einem OTIF-Mitgliedstaat, verbunden werden wird. Auch die Finanzierung dieses gewaltigen Investitionsvorhabens in Höhe von ca. 120 Milliarden Dollar wurde auf höchster politischer Ebene bewilligt. Der Generalsekretär hat bereits im Jahr 2009 erste Initiativen unternommen, um die an dem Projekt beteiligten Staaten, aber auch den Golfkooperationsrat (GCC) darüber zu informieren, dass die OTIF mit dem COTIF das juristische Instrumentarium zur Verfügung hat, das „ready to serve“ und über Jahrzehnte zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs bewährt – zur Verfügung gestellt werden könnte, wenn dieses Schienennetzwerk auf der Arabischen Halbinsel operationell wird.

Im Oktober 2011 nahm der Generalsekretär an einer entsprechenden GCC-Konferenz in Doha (Katar) teil und präsentierte Aufbau und Wirkungsweise des COTIF sowie die Möglichkeit und Konsequenzen eines Beitritts zur Organisation. Die Resonanz war positiv und beinhaltete konkretisierende Nachfragen. Die nationale Verkehrsbehörde der Vereinigten Arabischen Emirate wird Anfang 2012 zu einer Konferenz einladen, auf der diese Frage detailliert behandelt werden soll. Selbstverständlich hat dieses Projekt vor dem Hintergrund der freien Nutzbarkeit der Strasse von Hormuz für die betroffenen Staaten eine ganz ausserordentliche Bedeutung ge-

wonnen. Auch hier zeigt sich, dass derartige Bahnprojekte zu Wohlstand und damit sozialer und politischer Sicherheit beitragen können. Die Organisation wird es aufgrund entsprechender Initiativen und Entscheidungsvorschläge an Verwaltungsausschuss und Generalversammlung durch den Generalsekretär nicht versäumen, ihre Rolle zu Gunsten solcher Entwicklungen mit Verantwortung und Augenmass wahrzunehmen.

- II. Zu den vor allem zukunftsweisenden Ereignissen des abgelaufenen Jahres wurde für die Organisation sicherlich der Beitritt der Europäischen Union, der am 1. Juli 2011 in Kraft trat. Die ausserordentliche Generalversammlung führte zur Annahme des zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Union ausgehandelten Textes für diese Vereinbarung, da die offenen Fragen bereits im Vorfeld dank eines von der Schweizerischen Eidgenossenschaft dankenswerterweise unternommenen Vermittlungsversuchs geklärt worden waren. In allen drei offenen Punkten, (Erforderlichkeit eines Vorbehalts der Europäischen Union gemäss Artikel 42 COTIF, Absicherung der Authentizität der 22 Sprachversionen zur Beitrittsvereinbarung und der Interpretation der sog. „Abkoppelungsklausel“ in Artikel 2 der Vereinbarung) folgt die Beitrittsvereinbarung den Vorschlägen des Generalsekretärs. Damit konnten insbesondere die Haltung der Organisation zu völkerrechtlichen Grundsatzfragen aufrecht erhalten und - verbunden mit einseitigen Erklärungen der EU - der zwischenzeitlich drohende Eintritt von Präzedenzwirkungen aus Entscheidungen der Organisation vermieden werden.

Im Oktober 2011 ergab sich bei der 3. Tagung des Ausschusses für Erleichterung im Eisenbahnverkehr die Frage, ob die Europäische Union, die in bestimmten Fällen aufgrund ihrer Kompetenzen die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten wahrnimmt, solche Stimmen auch abgeben kann, wenn die Mitgliedstaaten nicht anwesend sind und nicht an der Abstimmung teilnehmen. Eine derartige Vorgehensweise ist nach den gegenwärtigen in Kraft befindlichen Geschäftsordnungen der Organe der OTIF nicht möglich. Der Generalsekretär hat gegenüber der Europäischen Union die Argumente der OTIF umfassend und detailliert dargestellt und seine Absicht bekundet, sobald bestimmte Vorfragen abgeklärt sind, der Europäischen Union eine Lösung vorzuschlagen, die ggf. der 11. Generalversammlung im September 2012 zur Billigung vorgelegt werden könnte.

Im RID-Bereich stand im Geschäftsjahr die Vorbereitung der zum 1. Januar 2013 in Kraft tretenden Änderungen zum RID im Vordergrund. Der Großteil der Änderungen konnte dabei Ende des Jahres vom RID-Fachausschuss verabschiedet werden. Verschiedene offene Fragen können durch die mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 erfolgte Verkürzung der Notifizierungsfrist von 11 auf 5 Monate noch im Mai 2012 beschlossen werden.

- III. Bezüglich der internen Angelegenheiten der Organisation und ihres Sekretariats in Bern sind organisatorische Veränderungen und solche im Personalbereich von Bedeutung. Auf entsprechende Empfehlung der Buchprüfer begann der Generalsekretär mit dem Aufbau und der Einführung eines Internen Kontrollsystems (IKS). Dazu wurden durch die Leiterin der Sektion „Finanz/Buchhaltung“ in sog. Flussdiagrammen die Antrags-, Prüfungs und Bewilligungsschritte im Bereich des Finanzmanagements des Sekretariates gegliedert und dokumentarisch festgelegt. Der Verwaltungsausschuss hat von diesen Elementen des Internen Kontrollsystems in



seiner Tagung im November 2011 zustimmend Kenntnis genommen. Damit sind sämtliche Entscheidungsverfahren im Bereich des Finanzwesens des Sekretariates verbindlich und damit – im Bedarfsfall – auch leichter kontrollierbar. Um entsprechende Verantwortlichkeiten in anderen Bereichen der Arbeit des Sekretariates eindeutig zuzuordnen bzw. deren ordnungsgemäße Ausführung kontrollieren zu können, hat der Generalsekretär in drei internen Dienstanweisungen Fragen der Zeichnungsbefugnis, der Vertretungsregelungen und des Verfahrens über die Handhabung des Systems der gleitenden Arbeitszeit neu bzw. in überarbeiteter Form erlassen. Diese Dienstanweisungen sind in Kraft. Er hat in einem weiteren Schritt die Ausführungsbestimmungen gemäss Artikel 48 zur Beantragung, Durchführung und Abrechnung von Dienstreisen und zu den Umzugskosten überprüft. Eine überarbeitete Version wird im Frühjahr 2012 in Kraft gesetzt. Der Generalsekretär hat dem Verwaltungsausschuss zugesagt, ihn über die Ergänzungen des Internen Kontrollsystems zu diesen Themen in seiner Tagung im Mai 2012 umfassend zu informieren.

Bedeutsam für das Verhältnis der Mitarbeitenden im OTIF-Sekretariat zu dem Generalsekretär war im Jahr 2011 die Gründung des aus allen Mitarbeitenden bestehenden Personalverbands im OTIF-Sekretariat und die Wahl eines Personalrats, dem drei Personen angehören. Für die Bildung des Personalverbands wurden Statuten und Geschäftsordnung von der Gesamtheit des Personals erarbeitet und schliesslich verabschiedet. Der Personalrat, der die Interessen der Mitarbeitenden gegenüber dem Generalsekretär vertreten soll, wurde am 14. Dezember 2011 gewählt. Die erste Entscheidung, an welcher der Generalsekretär den Personalrat beteiligte, war eine Dienstanweisung, mit der das Dienstgebäude der OTIF in Bern zur „raucherfreien Zone“ erklärt wurde.

- IV. Mit diesem Geschäftsbericht über die Arbeit des OTIF-Sekretariates im Jahr 2011 verfolgt der Generalsekretär das im Jahr 2010 eingeschlagene Vorhaben weiter, diesen zu verkürzen und insbesondere seine Lesbarkeit zu verbessern. Die neue Form hat im Verwaltungsausschuss breite Zustimmung gefunden. Dementsprechend hat der Generalsekretär auch das Arbeitsprogramm für das Jahr 2012 strukturell grundsätzlich geändert, den Inhalt auf das Wesentliche konzentriert und den Umfang um mehr als die Hälfte verringert. Das so leichter verständliche und auf die Hauptaktivitäten der Organisation ausgerichtete Arbeitsprogramm hat der Verwaltungsausschuss in seiner Sitzung im November angenommen und für die entsprechende Gestaltungsinitiative des Generalsekretärs gedankt.

# BESONDERER TEIL

## GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN

### I. GELTUNGSBEREICH DES COTIF

#### 1. Mitgliedstaaten der OTIF

Ende 2011 gehörten der OTIF 47 Mitgliedstaaten (mit einem assoziierten Mitglied) und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration (EU) an. Der Beitritt der EU zum COTIF ist am 1. Juli 2011 wirksam geworden.



|                                |                         |    |                              |                        |    |
|--------------------------------|-------------------------|----|------------------------------|------------------------|----|
| 1.                             | Albanien                | AL | 24.                          | Mazedonien, EJR        | MK |
| 2.                             | Algerien                | DZ | 25.                          | Monaco                 | MC |
| 3.                             | Armenien                | AM | 26.                          | Montenegro             | ME |
| 4.                             | Belgien                 | BE | 27.                          | Niederlande            | NL |
| 5.                             | Bosnien und Herzegowina | BA | 28.                          | Norwegen               | NO |
| 6.                             | Bulgarien               | BG | 29.                          | Österreich             | AT |
| 7.                             | Dänemark                | DK | 30.                          | Polen                  | PL |
| 8.                             | Deutschland             | DE | 31.                          | Portugal               | PT |
| 9.                             | Estland                 | EE | 32.                          | Rumänien               | RO |
| 10.                            | Finnland                | FI | 33.                          | Russland               | RU |
| 11.                            | Frankreich              | FR | 34.                          | Schweden               | SE |
| 12.                            | Griechenland            | GR | 35.                          | Schweiz                | CH |
| 13.                            | Irak                    | IQ | 36.                          | Serbien                | RS |
| 14.                            | Iran                    | IR | 37.                          | Slowakei               | SK |
| 15.                            | Irland                  | IE | 38.                          | Slowenien              | SI |
| 16.                            | Italien                 | IT | 39.                          | Spanien                | ES |
| 17.                            | Kroatien                | HR | 40.                          | Syrien                 | SY |
| 18.                            | Lettland                | LV | 41.                          | Tschechische Republik  | CZ |
| 19.                            | Libanon                 | RL | 42.                          | Tunesien               | TN |
| 20.                            | Liechtenstein           | FL | 43.                          | Türkei                 | TR |
| 21.                            | Litauen                 | LT | 44.                          | Ukraine                | UA |
| 22.                            | Luxemburg               | LU | 45.                          | Ungarn                 | HU |
| 23.                            | Marokko                 | MA | 46.                          | Vereinigtes Königreich | GB |
| Assoziiertes Mitglied der OTIF |                         |    | * Beitrittsverfahren im Gang |                        |    |
| 47.                            | Jordanien               | JO | Georgien                     | GE                     |    |

## 2. Ausdehnung des Geltungsbereichs

Der Ende 2010 gestellte Beitrittsantrag **Armeniens** ist am 1. Juli 2011 wirksam geworden. Das gesamte Eisenbahnnetz Armeniens, das 780 km umfasst und von der Südkaukasischen Eisenbahn betrieben wird, ist seitdem dem COTIF mit allen seinen Anhängen unterstellt.

Am 24. Oktober 2011 ist beim Generalsekretär der Beitrittsantrag **Georgiens** eingegangen. Der Beitritt wird nach Ablauf der in Artikel 37 COTIF vorgeschriebenen Fristen am 1. Mai 2012 wirksam werden. Georgien behielt sich gemäß Artikel 1 § 6 CIV/CIM vor, die Einheitlichen Rechtsvorschriften nur auf einem Teil seiner Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Für die kaukasische Region ist es wichtig, dass der auf dem georgischen Staatsgebiet gelegene Teil des Korridors Baku – Tiflis – Kars, nämlich die Strecke von 244 km zwischen den Grenzbahnhöfen Gabardani (vor der Grenze mit Aserbaidtschan) und Kartsaki (vor der Grenze mit der Türkei) den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM – und CIV – unterstellt werden, sobald diese Strecken in Betrieb genommen werden. Außerdem unterstellt Georgien den ER CIM auch die kurzen Strecken von den Häfen Poti und Batumi zum jeweiligen nächsten Güterbahnhof. Von den übrigen Anhängen zum COTIF wird Georgien nur den Anhang C anwenden.

Seit Längerem bekundet **Aserbaidtschan** sein Interesse an einem Beitritt zum COTIF im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnverbindung von Baku über Tiflis nach dem türkischen Kars und bereitet sich auf seine Mitgliedschaft bei der OTIF vor. Da diese Eisenbahnverbindung Anfang 2013 fertig gestellt werden soll, darf erwartet werden, dass Aserbaidtschan den Beitritt zum COTIF im Jahre 2012 beantragen wird. Das auf diesen Beitritt abzielende nationale Verfahren steht vor dem Abschluss.

Vor dem Hintergrund der Testfahrten der ECO-Containerzüge (organisiert durch die Economic Cooperation Organization) auf der neu in Betrieb genommenen durchgehenden Eisenbahnverbindung Islamabad-Teheran-Istanbul („ITI“) haben sich die Kontakte zum Eisenbahnministerium **Pakistans** im Jahre 2011 intensiviert. Da die Türkei und der Iran bereits Mitgliedstaaten des COTIF sind, wird es der Beitritt Pakistans ermöglichen, Beförderungen im Korridor „ITI“ unter einem einzigen rechtlichen Regime durchzuführen. Im Rahmen einer kurzen Präsentation eines hochrangigen Vertreters des pakistanischen Eisenbahnministeriums anlässlich der (außerordentlichen) 10. Generalversammlung (Bern, 22./23.6.2011) wurde das Interesse Pakistans an einem Beitritt zum COTIF ausdrücklich erklärt. In einem anschließenden Briefwechsel wurde bestätigt, dass die pakistanische Regierung eine Grundsatzentscheidung getroffen hat, Gespräche mit der OTIF über einen Beitritt zu führen. Von wesentlicher Bedeutung war ein dem Thema „Beitritt Pakistans zum COTIF“ gewidmeter Workshop, der am 7. und 8. Dezember 2011 in Islamabad stattgefunden hat und an dem Vertreter interessierter pakistanischer Behörden und Stakeholder des Eisenbahnverkehrs teilgenommen haben.

Die Staaten auf der **Arabischen Halbinsel** standen auch im Jahre 2011 im Fokus der Aufmerksamkeit des Generalsekretärs. Er hat unter anderem an der Eisenbahn- und Transportkonferenz des Golf-Kooperationsrates (GCC) vom 17.-19. Oktober 2011 in Doha (Katar) teilgenommen. Da die Staaten des GCC bisher über kein

internationales Rechtsregime im Eisenbahnbereich verfügen, setzte sich der Generalsekretär dafür ein, dass das Eisenbahnrecht des COTIF für die im Aufbau befindlichen internationalen Eisenbahnverbindungen in dieser Region eingeführt wird. Die ersten Reaktionen der **Vereinigten Arabischen Emirate** und **Katars** waren sehr positiv.

## **II. ANWENDUNG DES COTIF**

### **3. Stand der Ratifikationen des COTIF 1999. Anwendung einzelner Anhänge**

Die OTIF zählte im Jahre 2011 41 Mitgliedstaaten des COTIF 1999. Marokko hat das Protokoll von Vilnius am 28. April 2011 ratifiziert. Fünf Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 bedauerlicherweise noch nicht ratifiziert haben, sind Mitgliedstaaten des COTIF 1980 geblieben (Irak, Irland, Italien, Libanon und Schweden). Bei zwei dieser Staaten ruht die Mitgliedschaft (Irak, Libanon). Im Verkehr mit und zwischen diesen fünf Mitgliedstaaten ist die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM ausgesetzt.

Die Europäische Union ist am 1. Juli 2011 zur Vertragspartei des COTIF geworden (Beitritt gemäß Art. 38 COTIF).

Vor diesem Hintergrund – und nachdem die an das Recht der EU angepasste Fassung der Anhänge E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) in Kraft getreten ist (1.12.2010) – empfahl die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten der EU, ihre Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF betreffend die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G zurückzuziehen.

Ein Mitgliedstaat, der die Wirkung seiner Erklärung bis zum Zeitpunkt des Beitritts der EU zum COTIF befristet hat, bestätigte dem Generalsekretär, dass er ab 1. Juli 2011 wieder alle Anhänge anwendet (A). Vier Mitgliedstaaten haben im Jahre 2011 ihre Erklärungen mit sofortiger Wirkung zurückgezogen (DK, FIN, GR, LT). Bei zwei weiteren Staaten war die Wirkung der Erklärung bis Ende 2011 befristet (PL, NL). Ein Mitgliedstaat hat seine Erklärung nur teilweise, bezüglich der CUI mit Wirkung vom 31. Dezember 2011 zurückgenommen (D). Damit ergibt sich hinsichtlich der Anwendung der einzelnen Anhänge zum COTIF Ende 2011 Folgendes:

- 21 Mitgliedstaaten der OTIF wendeten alle 7 Anhänge an;
- seit 1. Dezember 2010 wendet ein Mitgliedstaat alle Anhänge außer ATMF an (Aussetzung der Anwendung gemäß Art. 35 § 4 COTIF);
- 18 Mitgliedstaaten wendeten lediglich die Anhänge A, B, C und D an;
- ein Mitgliedstaat wendete lediglich den Anhang B an.

### **4. Dem COTIF unterstellte Netze und Linien**

Seit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 (1.7.2006) sind grundsätzlich ganze Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten des COTIF 1999 dem Einheitsrecht unterstellt, das in den Anhängen zum COTIF enthalten ist.

Vier Mitgliedstaaten haben bisher von der Möglichkeit, die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften zu beschränken (Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Art. 1 § 6 CIV/CIM) Gebrauch gemacht: EST, UA, RUS (das allerdings nur die CIM anwendet) und neu auch GE. Für diesen Zweck führt der Generalsekretär die **Listen der Eisenbahnstrecken CIV/CIM** (Art. 24 § 2 COTIF).

Infolge der Eintragung einer neuen Eisenbahnstrecke wurde der Abschnitt „Ukraine“ in der Liste der Eisenbahnstrecken CIM in aktualisierter Fassung zum 1. Januar 2011 neu herausgegeben. Vor Ende 2011 ist beim Generalsekretär eine Mitteilung der Ukraine betreffend die Unterstellung einer weiteren Eisenbahnstrecke unter das CIM-Regime eingegangen. Dies ist in der Neuausgabe des Abschnitts „Ukraine“ vom 16. Januar 2012 berücksichtigt.

Für den Zweck ergänzender Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern führt der Generalsekretär die **Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV/CIM** (Art. 24 § 1 COTIF). Derzeit finden sich in den Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM je 13 Abschnitte.

Die Abschnitte „Russland“ und „Deutschland“ in der Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM wurden infolge der Eintragung eines neuen anstelle des bisherigen Schifffahrtsunternehmens zum 1. Januar 2011 neu herausgegeben.

### **III. RECHT**

#### **5. Allgemeines**

Nach den am 1. Dezember 2010 in Kraft getretenen Änderungen des Übereinkommens sowie der Anhänge E, F und G sowie der am 1. Januar 2011 in Kraft getretenen Änderung des Anhangs C zum Übereinkommen erschien es an der Zeit, den Nutzern im Internet neue konsolidierte Fassungen der Texte sowohl des gesamten Übereinkommens als auch der gesamten Erläuterungen zur Verfügung zu stellen. Dieses mit umfangreichen Adaptierungen und Bereinigungen aller Sprachfassungen einhergehende Vorhaben konnte schließlich im November 2011 abgeschlossen werden.

Von den nahezu alle Bereiche der Organisation abdeckenden Tätigkeiten des Rechtsdienstes, der den anderen Sektionen des Sekretariates oft und gerne beratend zur Seite gestanden ist, verdienen die folgenden besondere Aufmerksamkeit:

#### **6. Depositarfunktionen**

Die Tätigkeiten des Depositars wurden von folgenden Ereignissen geprägt: der Ausdehnung des Geltungsbereichs des COTIF in der kaukasischen Region, dem Beitritt der EU zum COTIF und den darauf folgenden Rücknahmen der Erklärungen der EU-Mitgliedstaaten betreffend die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G.

## **7. Transportrechtliche Interoperabilität – Einheitliches Eisenbahnrecht**

### **7.1 CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“**

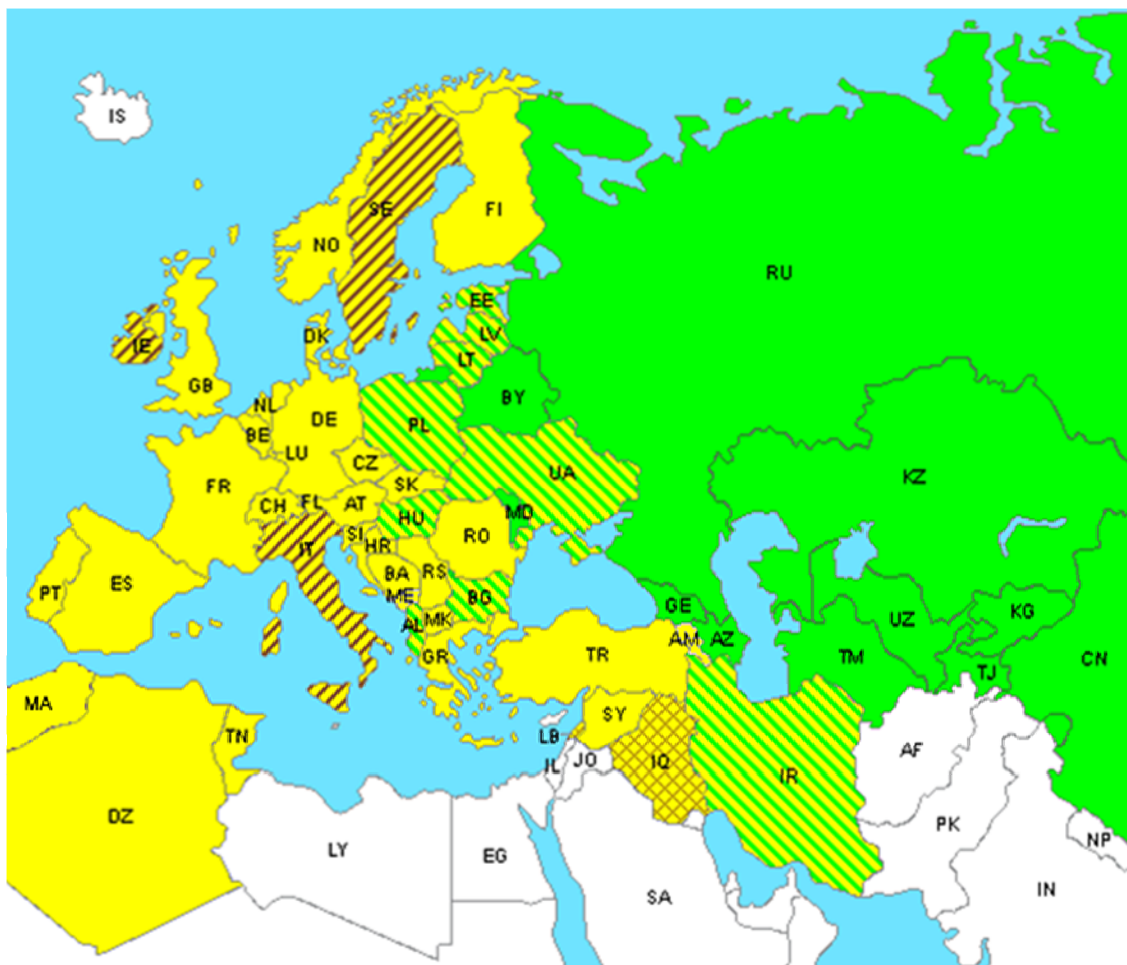
Aus der Mitwirkung der OTIF an diesem Projekt ist Folgendes hervorzuheben:

Am 6./7. April 2011 fand in der kasachischen Hauptstadt Astana ein von CIT und OSShD gemeinsam organisiertes Seminar zum Thema „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, Einheitlicher Frachtbrief CIM/SMGS im eurasischen Eisenbahngüterverkehr“ mit mehr als 120 Vertretern von Behörden, Eisenbahnen und Eisenbahnkunden, insbesondere aus den betreffenden „Eisenbahn-Transitstaaten“ Russland, Kasachstan und Mongolei und aus China statt, an dem auch die OTIF und die ECEUNO teilnahmen. Dabei hatte der stellvertretende Generalsekretär der OTIF Gelegenheit, anhand einer Darstellung der Verpflichtungen der Vertragsparteien des Harmonisierungsübereinkommens aus 1982 und der diesem neu angefügten Anlage 9 nachdrücklich auf im Bereich der Erleichterungen des grenzüberschreitenden Verkehrs zu setzende Schritte hinzuweisen. Entscheidend dürfte dabei sein, wie und in welchem Ausmass die interessierten Regierungen und Eisenbahnen, namentlich jene Russlands ihren Einfluss im Rahmen der OSShD zur Geltung bringen werden.

Eine Vertreterin der OTIF beteiligte sich in einer Sitzung der Rechtsgruppe CIM/SMGS (Paris, 26./27.4.2011) an der Ausarbeitung der (vertraglichen) Besonderen Haftungsbedingungen CIM/SMGS. Diese können durch einen Vermerk im Frachtbrief CIM/SMGS vereinbart werden. Damit wird den Kunden eine Option mit günstigeren Haftungsregelungen zur Verfügung stehen.

Auf Grund der begründeten Einwände der Vertreterin der OTIF nahm die Rechtsgruppe davon Abstand, in die besonderen Haftungsbestimmungen auch Bestimmungen aufzunehmen, die das Verhältnis der Beförderer untereinander regeln. Dieses müsste in einem separaten Dokument geregelt werden, ohne damit die ohnehin nicht einfachen Regelungen, mit denen sich der Kunde vertraut machen muss, zu belasten.

Die OTIF unterstützte das vom CIT gemeinsam mit der OSShD veranstaltete Seminar „Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr“, das am 30. November 2011 in Basel stattfand, durch ein Kurzreferat der stellvertretenden Leiterin des Rechtsdienstes zum Thema „Vermutung bei Neuaufgabe CIM/SMGS“.



### Anwendung von CIM und SMGS



CIM



SMGS



CIM + SMGS



Anwendung ausgesetzt



OTIF-Mitgliedschaft ruht

Andere SMGS Staaten:

- Mongolei
- Nordkorea
- Vietnam

## 7.2 Projekt der UNECE „Einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht“

Im März 2011 hat der Binnenverkehrsausschuss der UNECE Konzept und Ansatz des Positionspapiers der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr (SC.2) über die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts im eurasischen Raum genehmigt. Er hat darüber hinaus beschlossen, zu diesem Thema einer Expertengruppe einzurichten.

Drei Hauptetappen waren bereits erkennbar: Erstens sollte kurzfristig ein zwischenstaatliches Papier zu den allgemeinen Beförderungsbedingungen des eurasischen Eisenbahnverkehrs erstellt werden; zweitens sollten mittelfristig globale Modellvorschriften zum internationalen Eisenbahnverkehr verfasst werden; und drittens strebte man langfristig ein Übereinkommen zum eurasischen Eisenbahnverkehr an.

Die unter russischem Vorsitz und türkischem Vize-Vorsitz gegründete Expertengruppe hat am 6. und 7. Oktober 2011 getagt, mit dem Ziel, das zwischenstaatliche Papier auszuarbeiten, das bei der Tagung des Binnenverkehrsausschusses 2012 zur Unterzeichnung aufgelegt werden soll. Voraussetzung hierfür war allerdings, dass die diesem Papier zugrunde liegenden für den eurasischen Eisenbahnverkehr geltenden allgemeinen Vertragsbedingungen (CGT EurAsia) ebenfalls bis Ende 2011 fertiggestellt wären.

Selbstverständlich hat sich die OTIF an der Ausarbeitung des Entwurfes für dieses zwischenstaatliche Papier sowohl mündlich in Tagungen als auch schriftlich durch die Einreichung ihrer Vorschläge beim Sekretariat der UNECE aktiv beteiligt. Sie hat den von der UNECE vorgeschlagenen Ansatz und Zeitplan voll unterstützt.

Leider hat sich aber die Befürchtung der OTIF, dass der vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann, als begründet herausgestellt. Trotz äußerst lebhafter Diskussionen konnten die Experten bezüglich der Ausrichtung des zwischenstaatlichen Papiers keine Einigung erzielen. Darüber hinaus konnte auch der endgültige Entwurf der CGT EurAsia bis Ende 2011 noch nicht fertiggestellt werden.

Bei ihrer Tagung vom 3. und 4. November 2011 hat die SC.2 festgestellt, dass die im Positionspapier vorgesehene kurzfristige Etappe ein Jahr mehr in Anspruch nehmen wird und daher beschlossen, dass die Expertengruppe ihre Arbeiten 2012 fortführen soll. Der Vorschlag des Vorsitzenden, Anfang 2012 ein informelles Treffen vorzusehen, bei dem ein neuer Entwurf für das zwischenstaatliche Papier ausgearbeitet werden soll, der allen innerhalb der Expertengruppe im Oktober 2011 geäußerten Meinungen Rechnung trägt, wurde ebenfalls unterstützt.

Die OTIF wird auch weiterhin mit vollem Einsatz für den Erfolg des Projektes kämpfen.

## 7.3 Transportrechtliche Harmonisierung CIV/SMPS

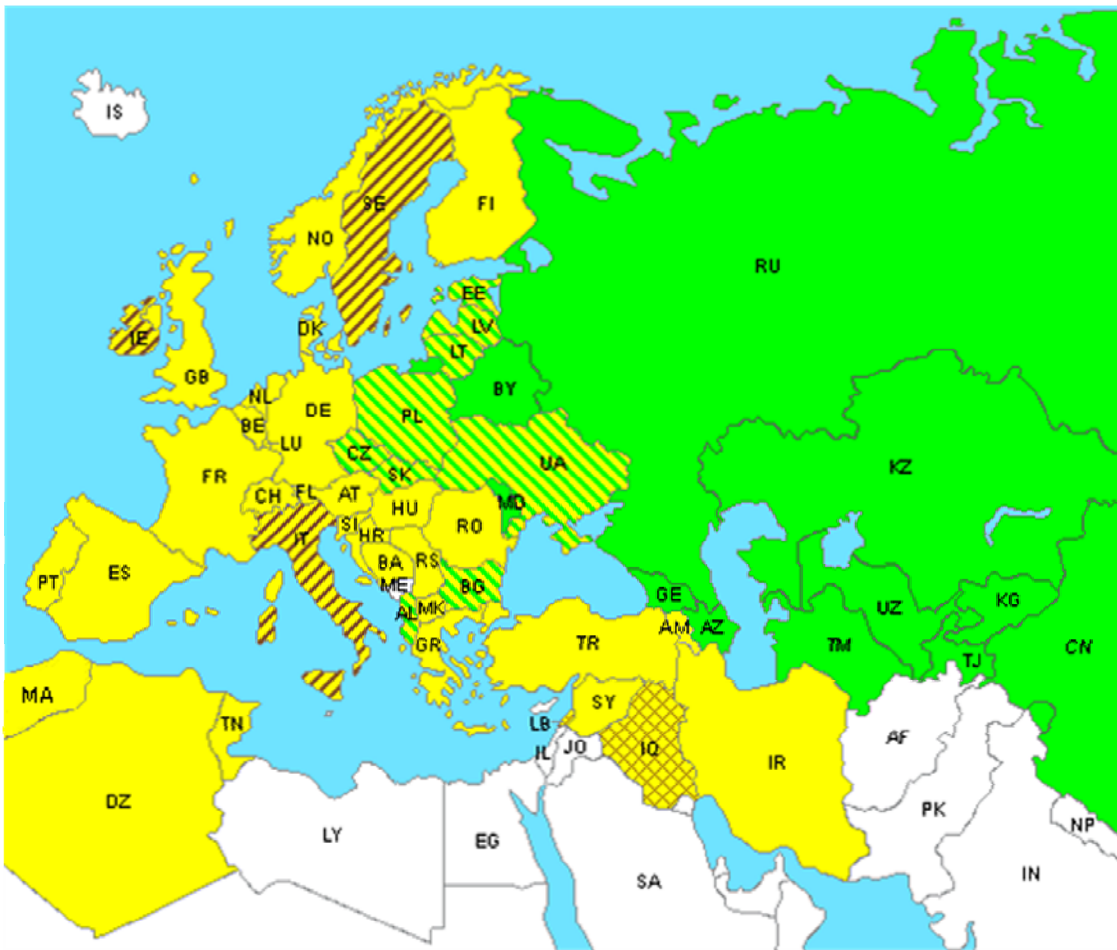
Vor dem Hintergrund neuer Reisezugverbindungen Moskau-Nizza und Moskau-Paris schlug das CIT vor, eine Rechtsgruppe CIV/SMPS nach dem Vorbild der Rechtsgruppe CIM/SMGS zu bilden. Eine solche Rechtsgruppe ist zwar nicht zustande gekommen, doch wurde vereinbart, dass rechtliche und betriebliche Fragen,








die sich im Zusammenhang mit diesen Reisezugverbindungen stellen, in Zusammenarbeit zwischen der OTIF, der OSShD und dem CIT geprüft werden.

Zu diesem Zweck fand im Jahre 2011 je eine Sitzung von Experten in Warschau (7./8.6.2011) und Bern (29.11.2011) statt. Eine Vertreterin der OTIF hat einzelne Elemente der Rechtssysteme CIV und SMPS in zwei Präsentationen gegenüber gestellt (Regelungsgegenstand, rechtliche Stellung des Reisenden, Haftung und andere).

Den Ausgangspunkt für weitere Arbeiten wird eine gemeinsame Analyse der auf die CIV/SMPS-Verkehre anwendbaren rechtlichen Regime einschließlich der Verordnung (EG) über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (1371/2007) bilden.



### Anwendung von CIV und SMPS

|   |                                 |                             |
|---|---------------------------------|-----------------------------|
|  | <b>CIV</b>                      | <b>Andere SMPS Staaten:</b> |
|  | <b>SMPS</b>                     | - Mongolei                  |
|  | <b>CIV + SMPS</b>               | - Nordkorea                 |
|  | <b>CIV Anwendung ausgesetzt</b> | - Vietnam                   |
|  | <b>OTIF-Mitgliedschaft ruht</b> |                             |

## **8. CIM – elektronischer Frachtbrief**

Um auch im internationalen Eisenbahnverkehr eine vermehrte Anwendung des elektronischen Frachtbriefs zu fördern, wie dies für den Straßenverkehr durch das am 15. Juni 2011 in Kraft getretene Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief angestrebt wird, erscheint es erforderlich, die derzeitigen Rechtsgrundlagen, insbesondere Artikel 6 § 9 CIM, zu überprüfen und gegebenenfalls Änderungen und Ergänzungen sowohl in den ER CIM und den Erläuternden Bemerkungen als auch in den betreffenden Produkten des CIT vorzunehmen.

In der am 21. Oktober 2011 in Siders (CH) abgehaltenen 1. Tagung einer vom CIT ins Leben gerufenen Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“ wurde vom Vertreter der OTIF unterstrichen, dass eine möglichst weitgehende „funktionale Gleichwertigkeit“ des elektronischen Frachtbriefs nicht nur in Bezug auf sein Verhältnis zum Papierfrachtbrief sondern auch im Hinblick auf seine Behandlung im Landesrecht der von den Beförderungen betroffenen Staaten sichergestellt sein sollte. Die weiteren Diskussionen werden sich somit beiden Aspekten zu widmen haben.

## **9. Register für Sicherungsrechte (Protokoll von Luxemburg)**

Nach weiteren Konsultationen des Vorsitzes des Vorbereitenden Ausschusses (PrepCom) betreffend die Errichtung der Aufsichtsbehörde und des Internationalen Registers für Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial (IRR) mit den beiden im Auswahlverfahren verbliebenen Anbietern gelangte dieser zur Auffassung, dass SITA NV nach wie vor als Bestbieter anzusehen sei.

Nachdem die Mitglieder des Vorbereitenden Ausschusses wie vorgesehen im schriftlichen Wege den Beschluss über die Vergabe und über die Aufnahme von Vertragsverhandlungen mit SITA NV bestätigt hatten, fand am 5. Mai 2011 die erste Runde der Verhandlungen zwischen dem PrepCom-Team (Doppelvorsitz, Sekretariate von OTIF und UNIDROIT, Railway Working Group) und den Vertretern von SITA statt.

Trotz intensiver Kontakte per Mail, einer Reihe von Telefonkonferenzen und zwei weiteren Treffen konnte das Ziel, dem PrepCom noch im Jahr 2011 einen fertigen Vertragsentwurf zur Genehmigung vorzulegen, nicht erreicht werden.

Bei der am 28.-29. November 2011 in Rom abgehaltenen 5. Tagung des PrepCom wurde somit über den erheblichen Fortschritt der Verhandlungen aber auch über alle wichtigen offene Punkte berichtet, und es wurden zu deren Weiterverfolgung vom PrepCom entsprechende konkrete Anweisungen erteilt. Im Interesse einer raschen Unterzeichnung des Vertrags nach Einigung über die verbliebenen Punkte wurde vom PrepCom eine Änderung der Geschäftsordnung beschlossen, die es ermöglicht, die Genehmigung des Vertrages und die Betrauung des Registerführers auch ohne eine weitere Tagung, z.B. mittels Telefonkonferenz vorzunehmen. Im Hinblick auf das weitere Vorgehen nach Vertragsunterzeichnung legte der Vertreter der OTIF dem PrepCom die Grundzüge des Arbeitsprogramms für die zu konstituierende Aufsichtsbehörde dar, das in einer eigenen Arbeitsgruppe zu behandeln sein wird. Diese Arbeiten werden mit der Umsetzung eines im Vertrag niedergelegten gemeinsamen Programms zur Förderung des Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg einher-

gehen, das bekanntlich die Ratifikation durch vier Staaten und eine Bescheinigung der OTIF über die Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers voraussetzt.

#### IV. GEFÄHRLICHE GÜTER

##### 10. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, die im Jahr 2011 zu einer ein- und einer zweiwöchigen Sitzung zusammentrat, erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wird vom RID-Bereich des Sekretariats der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

Während die Frühjahrstagung der Behandlung verschiedener Änderungen am RID/ADR/ADN gewidmet war, stand bei der Herbsttagung die Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) im Vordergrund.

##### Wichtigste Änderungen

###### *Beförderung von Calciumcarbid in loser Schüttung*

UN 1402 Calciumcarbid ist ein mit Wasser reagierender Stoff und wird hauptsächlich in der Stahl- und Acetylen-gasproduktion eingesetzt. Die Verwendung von Calciumcarbidgemischen als Entschwefelungsmittel ist für die Herstellung von Qualitätsstahl notwendig.

Verschiedene Staaten hatten darauf hingewiesen, dass das heute in erster Linie verwendete Calciumcarbid der Verpackungsgruppe I zuzuordnen ist und damit sowohl eine Beförderung in RID/ADR-Tanks als auch eine Beförderung in loser Schüttung ausgeschlossen ist.

Um die Weiterbeförderung dieses Stoffes kurzfristig sicherstellen zu können, formulierte die Gemeinsame Tagung Anforderungen, unter denen bis zur Anpassung der Gefahrgutvorschriften eine sichere Beförderung von Calciumcarbid der Verpackungsgruppe I in Silo-Wagen/Silo-Fahrzeugen weiterhin ermöglicht werden kann. Diese Anforderungen wurden in multilaterale Sondervereinbarungen für das RID und das ADR übernommen, die von den betroffenen Staaten unterzeichnet wurden.

Für eine mittelfristige Lösung (RID/ADR 2013) wurde dem Stoff unter Berücksichtigung seiner spezifischen Eigenschaften eine Tankcodierung zugeordnet, welche die Beförderung in RID/ADR-Tanks ermöglicht.

###### *Umbauten an Tanks mit abgelaufener oder zurückgezogener Baumusterzulassung*

Die in das RID/ADR 2011 aufgenommene zeitliche Begrenzung von Baumusterzulassungen oder deren Zurückziehen auf Grund von Änderungen der technischen Vorschriften kann dazu führen, dass Kesselwagen nach Ablauf oder Zurückziehen der Baumusterzulassung zwar durch eventuelle Übergangsvorschriften im unveränderten Zustand weiterbetrieben werden dürfen, dass aber für Umbauten, die wegen wech-

selnder Kundenanforderungen im Kesselwagenbereich häufiger vorgenommen werden, eine vollständig neue Zulassung des Kesselwagens erforderlich wird.

Es bestand Einigkeit, dass solche Umbauten, die den zum Zeitpunkt des Umbaus geltenden Vorschriften des RID/ADR entsprechen müssen, auch bei Tanks mit abgelassenen Baumusterzulassungen möglich sein sollten. Da die Tankakte eine umfangreiche Basis zur Bewertung der Tanks und der geplanten Umbauten darstellt, ist es nicht erforderlich, dass die Behörde, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, auch die Bescheinigungen zu Umbauten ausstellen muss. Sichertgestellt muss allerdings sein, dass ein abgelehnter Antrag auf Erteilung einer neuen Zulassungsbescheinigung bei einer anderen zuständigen Behörde nicht erneut gestellt wird.

#### *Klassifizierung von Heizöl, schwer*

Bei schwerem Heizöl handelt es sich hauptsächlich um Rückstände aus der Erdöldestillation oder um Gemische dieser Rückstände mit leichteren Destillaten, die als Brennstoff in Wärmekraftwerken oder für Schiffsmotoren verwendet werden. In der Regel sind sie dickflüssig und haben einen Flammpunkt über 60 °C. Wegen dieses hohen Flammpunktes galten diese Heizöle bisher als nicht gefährlich. Allerdings kann auf der Grundlage der 2009 in das RID/ADR aufgenommenen Kriterien eine Gefahr für die Umwelt gegeben sein, wie sich regelmäßig bei Schiffsunfällen zeigt.

Wegen der großen Bandbreite an verschiedenen Eigenschaften konnte sich die Gemeinsame Tagung nicht darauf verständigen, schweres Heizöl systematisch einer einzigen UN-Nummer zuzuordnen, da dies dazu führen könnte, dass Stoffe als gefährlich eingestuft werden, obwohl sie nicht den jeweiligen Kriterien entsprechen. Solange von der Erdölindustrie keine systematische, von den Eigenschaften dieser Heizöle unabhängige Zuordnung zu einer bestimmten UN-Nummer beantragt wird, gilt damit eine Zuordnung nach den geltenden Vorschriften des RID/ADR/ADN, für die abhängig von den jeweiligen Eigenschaften vier unterschiedliche UN-Nummern zur Verfügung stehen.

#### *Gasspeichersysteme von Kraftfahrzeugen*

Im Zusammenhang mit der Entwicklung und Markteinführung von alternativen Fahrzeugantrieben kommt es zunehmend zum Einsatz von Fahrzeugen, die mit brennbaren Gasen betrieben werden (Flüssiggase, Erdgas, Wasserstoff). Im Rahmen von Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, von Aktivitäten zur Qualitätssicherung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten sowie der umweltgerechten Entsorgung besteht die Notwendigkeit zur Beförderung gebrauchter Gasspeicher bzw. Gasspeichersysteme mit unterschiedlichen Füllungsgraden.

Da die aktuellen Vorschriften keine Möglichkeit der regulären und rechtskonformen Beförderung derartiger Gasspeicher enthalten, wurde eine Sondervorschrift erarbeitet, welche die Anforderungen an die Gasspeichersysteme und die besonderen Beförderungsbedingungen regelt.

### *Einstufung von radioaktiven Stoffen als gewässergefährdend*

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass derzeit noch keine Daten über die Gewässergefährdung durch radioaktive Stoffe verfügbar sind und dass es darüber hinaus schwierig ist, die von einer chemischen Gefahr dieser Stoffe ausgehenden Umweltauswirkungen von den radioaktiven zu unterscheiden. Sie entschied daher, radioaktive Stoffe aus dem Anwendungsbereich derjenigen Vorschrift auszunehmen, die für alle Stoffe eine Prüfung in Bezug auf die Umweltgefährdung fordert.

### Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

#### *In Maschinen oder Ausrüstungen enthaltene Kraftstoffe*

Die Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) des RID/ADR sieht vor, dass Beförderungen von nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, von den Vorschriften des RID/ADR freigestellt sind, wenn Maßnahmen zur Verhinderung eines Freiwerdens des Inhalts getroffen werden. Diese Freistellungsvorschrift wurde in der Vergangenheit von verschiedenen Beförderern beispielsweise auch für die Beförderung von Generatoren angewendet, die manchmal bis zu 3000 Liter Treibstoff enthalten können, ohne dass irgendwelche Vorschriften des RID/ADR angewendet wurden.

Den verschiedenen Eintragungen für Kraftstoffe wird nun eine neue Sondervorschrift zugeordnet, in der die für Tanks in Ausrüstungen oder Maschinen zu beachtenden Vorschriften aufgeführt sind. Diese umfassen unter anderem Vorschriften für die Anbringung von Gefahrzetteln oder Großzetteln (Placards) in Abhängigkeit von der Größe des Kraftstoffbehälters.

#### *Neue UN-Nummern*

Aus der Vielzahl neu aufgenommener UN-Nummern seien drei hervorgehoben, da sie auf besonderes Interesse der Öffentlichkeit stoßen könnten:

Superkondensatoren sind elektrische Energiespeicher, die wegen ihrer hohen Zuverlässigkeit und ihrer langen Lebensdauer zunehmend als Ersatz für Akkumulatoren verwendet werden. Sie eignen sich insbesondere für Anwendungen, bei denen ein schnelles Laden und eine schnelle Energieabgabe gefordert werden. Für diese Kondensatoren wird künftig weltweit die UN-Nummer 3499 verwendet.

In verschiedenen Ländern werden unter Druck gesetzte chemische Produkte auf dem Markt angeboten, die in Gasflaschen enthalten sind. Dabei handelt es sich um flüssige oder feste Stoffe, wie Klebstoffe, Beschichtungen oder Reinigungsmittel, die zusammen mit einem Gas oder Gasgemisch in Druckgefäßen unter einen Druck gesetzt werden, der ausreicht, um das Produkt auszustoßen. Die Zuordnung dieser Chemikalien zu einer der neuen UN-Nummern 3500 bis 3505 erfolgt sowohl auf der Grundlage der Eigenschaften der flüssigen oder festen Chemikalie als auch des Treibmittels.

Auf der Grundlage der vorliegenden Prüfdaten wurde erkannt, dass UN 2809 Quecksilber die Nebengefahr der Giftigkeit zugeordnet werden muss. Weil diese Neueinstufung im Luftverkehr dazu geführt hätte, dass Quecksilber nicht mehr an Bord von Passagierflugzeugen oder in gleichen Ladeabteile, in denen sich auch Tiere oder Nahrungs-, Genuss- oder Futtermittel befinden, befördert werden darf, wurde eine spezifische UN-Nummer für Quecksilber in hergestellten Gegenständen (UN 3506) vorgesehen, für die verschiedene Freistellungsregelungen gelten.

#### *De-minimis-Mengen gefährlicher Güter*

Geringfügige ("de minimis") Mengen gefährlicher Güter, die in Verpackungen hoher Qualität verpackt sind, können während der Beförderung ein vernachlässigbares Risiko darstellen. Momentan gelten bei strenger Anwendung der Klassifizierungskriterien beispielsweise sogar Bruchteile eines Gramms entzündbarer fester Stoffe als gefährliche Güter. Bei einem Brand während der Beförderung enthält die Verpackung des Stoffes jedoch in der Praxis wesentlich mehr potentielle Energie als eine derart geringe Menge des Stoffes.

In Kapitel 3.5 des RID/ADR/ADN wurde nun ein neuer Unterabschnitt mit weitergehenden Freistellungen für Nettostoffmengen von höchstens 1 ml bzw. 1 g je Innenverpackung und 100 g bzw. 100 ml je Außenverpackung aufgenommen, wobei die gefährlichsten Stoffe jedoch ausgeschlossen wurden.

#### *Bergungsdruckgefäße*

Neben den bestehenden Vorschriften für Bergungsverpackungen werden nun auch Vorschriften für Bergungsdruckgefäße aufgenommen.

Bergungsdruckgefäße sind notwendig für die Beförderung von nicht mehr vollständig vorschriftenkonformen Druckgefäßen zur sicheren Entleerung oder Entsorgung. Dies kann nach einem Unfall oder unter besonderen Umständen der Fall sein, beispielsweise, wenn Gasflaschen in stillgelegten Betrieben aufgefunden werden und nicht mehr festgestellt werden kann, ob diese richtig gelagert und unterhalten wurden. Da sich geeignete Entsorgungseinrichtungen für bestimmte Gase nicht unbedingt in nächster Nähe und manchmal auch nicht in demselben Land befinden, wurden Vorschriften für die Beförderung in Bergungsverpackungen erforderlich.

#### *Verwendung von Verpackungen aus anderen Metallen als Stahl oder Aluminium*

In allen Verpackungsanweisungen, in denen die Verwendung von Verpackungen aus Stahl oder Aluminium zugelassen ist, werden künftig auch Verpackungen aus anderen Metallen zugelassen. Insbesondere Titan zeichnet sich durch bessere mechanische Eigenschaften aus und ist darüber hinaus nicht magnetisch, was vor allem bei militärischen Anwendungen von hoher Bedeutung ist.

#### *Güterbeförderungseinheiten (CTU) mit Kühl- oder Konditionierungsmitteln*

Für die Beförderung temperaturempfindlicher Güter, die selbst keine gefährlichen Güter sein müssen, wird als Kühlmittel teilweise Trockeneis verwendet. Trockeneis kann für Arbeiter, die einen Container öffnen, aber eine ähnliche Gefahr darstellen,

wie dies bei begasten Containern der Fall ist. Dieses Gefährdungspotential hatte in der Vergangenheit zur Aufnahme des Abschnitts 5.5.2 RID/ADR/ADN geführt.

Da insbesondere in Fällen, in denen Trockeneis bei nicht gefährlichen Gütern eingesetzt wird, davon ausgegangen werden muss, dass die beteiligten Arbeitnehmer nicht mit dem Gefahrgutrecht vertraut sind, wurden alle anwendbaren Bestimmungen in einem neuen Abschnitt zusammengefasst, um eine einfache Schulung der Beteiligten zu ermöglichen.

## 11. RID-Fachausschuss

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

Der RID-Fachausschuss trat im Jahr 2011 zu einer einwöchigen Tagung zusammen, die insbesondere der Genehmigung der in den Jahren 2010 und 2011 von der Gemeinsamen Tagung und dem RID-Fachausschuss verabschiedeten Änderungen gewidmet war.

### *Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Modellvorschriften*

Der RID-Fachausschuss genehmigte die von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Änderungen auf der Grundlage der 17. Ausgabe der UN-Modellvorschriften. Unter Berücksichtigung der Entscheidungen der UNECE-Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) nahm sie dabei verschiedene Änderungen vor und lehnte insbesondere die Aufnahme neuer Vorschriften für flexible Schüttgut-Container ab, da die Nutzbarkeit dieser Container im Eisenbahnverkehr nicht nachgewiesen ist. Auch die WP.15 hatte die Aufnahme von Vorschriften für diese Umschließungen vorerst abgelehnt.

Bei flexiblen Schüttgut-Containern handelt es sich um sackförmige Umschließungsmittel mit Trageschlaufen, die eine mechanische Handhabung ermöglichen. Der Fassungsraum dieser Umschließungsmittel kann bis zu 15 m<sup>3</sup> betragen.

### *Anbringung von Großzetteln (Placards)*

Dem RID-Fachausschuss lagen mehrere Anträge in Bezug auf die Anbringung von Großzetteln vor, in denen eine Angleichung an die ADR-Vorschriften vorgeschlagen wurde.

Bei der Beförderung von Versandstücken mit gefährlichen Gütern in Wagen sollte die Möglichkeit der Anbringung orangefarbener Tafeln anstelle von Großzetteln zugelassen werden, wie dies bereits bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen im Huckepackverkehr zugelassen ist. Mit orangefarbenen Klapptafeln könnten Probleme im Hinblick auf die schlechte Haftung von Großzetteln bei tiefen Temperaturen

oder feuchten Oberflächen oder im Hinblick auf das Entfernen von Großzetteln mit zu hoher Haftfähigkeit ausgeräumt werden. Im Übrigen wäre der Informationswert in Fällen der Anhäufung verschiedener Großzettel bei Wagen, die verschiedene gefährliche Güter enthalten, ohnehin sehr gering.

Auch wurde eine Angleichung der Vorschriften für die Kennzeichnung von Wechselaufbauten, die im Rahmen einer Transportkette auf der Schiene befördert werden, an die für die RID-Ausgabe 2011 angenommenen Erleichterungen für den Huckepackverkehr vorgeschlagen. So sollen wie beispielsweise bei Wechselbehältern, die auf Anhängern verladen im Huckepackverkehr befördert werden, orangefarbene Tafeln an der Front- und an der Heckseite des Wechselbehälters ausreichend sein.

Diese Fragen konnten jedoch nicht abschließend behandelt werden, weil sie zu einer Änderung einer jahrzehntelangen Praxis führen würden. Die Diskussionen zu diesem Themenbereich werden im nächsten Biennium fortgesetzt.

#### *Eisenbahnunfall von Viareggio*

Der RID-Fachausschuss wurde über die Zwischenergebnisse der Untersuchung des Eisenbahnunfalls vom 29. Juni 2009 in Viareggio informiert. Nach einem Achsbruch am ersten Wagen des Zuges war es zu einer Entgleisung gekommen, die nach 370 m zu einem Umkippen des Wagens führte. Nach weiteren 100 m war der Tank durch einen Gegenstand der Infrastruktur (entweder ein für Vermessungszwecke installiertes aufrecht stehendes Schienenstück oder die Flügelschiene einer Weiche) aufgerissen worden.

Nach Abschluss der Unfalluntersuchungen könnten auf europäischer Ebene verschiedene Maßnahmen für Radsätze (Nachverfolgbarkeit der Achsen, Aufbewahrung der Prüfdaten, Zerstörung von Achsen mit unklarem Lebenslauf, Festlegung einer höchsten Lebensdauer von Bauteilen, lauleistungsabhängige Wartung) vorgeschlagen werden, die bereits im Rahmen einer Selbstverpflichtung des Sektors zur Anwendung kommen.

Der RID-Fachausschuss vereinbarte, die eventuellen gefahrgutrechtlichen Rückwirkungen des Unfalls nach Vorlage des endgültigen Unfallberichts im Rahmen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu untersuchen.

## **12. Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses**

Ziel dieser ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses ist es, die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung in Tanks aus Anlass mehrerer schwerer Unfälle zu verbessern.

#### *Entgleisungsdetektion*

In ihrer zweitägigen Sitzung hat sich die Arbeitsgruppe mit den Ergebnissen der von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in Auftrag gegebenen und von Det Norske Veritas (DNV) erstellten Studie zur Entgleisungsvermeidung und -detektion auseinandergesetzt und ihre Kommentare und Empfehlungen formuliert, die der ERA zur Berücksichtigung in der Endfassung der Studie zugeleitet wurden.



Die Arbeitsgruppe kritisierte unter anderem, dass die Schlussfolgerungen von DNV nur die Maßnahme der Ausrüstung aller Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren betreffen. Die gefahrgutspezifischen Schutzmaßnahmen, wie die Ausrüstung aller Gefahrgutwagen mit Entgleisungsdetektoren oder die Ausrüstung der vom RID-Fachausschuss festgelegten Wagen für sehr gefährliche Stoffe waren hingegen nicht Bestandteil einer Schlussfolgerung oder Empfehlung, ohne dass dies begründet wurde. In der Kosten-Nutzen-Analyse hatten diese beiden Maßnahmen jedoch besser abgeschnitten.

Des Weiteren bemängelte die Arbeitsgruppe, dass in der Studie Fehlalarme nur in Verbindung mit Entgleisungsdetektoren erwähnt wurden, obwohl diese auch für alle übrigen Maßnahmen von Bedeutung sein könnten. Darüber hinaus sind bei den neuen Entgleisungsdetektoren mit höheren Auslöseschwellwerten seit 2004 keine Fehlauslösungen mehr festgestellt worden, so dass die dargestellten negativen Auswirkungen einer Fehlauslösung nicht mehr relevant sind.

Schließlich hat die Arbeitsgruppe auf die politische Problematik hingewiesen, da es für die Öffentlichkeit unverständlich ist, dass Entgleisungen manchmal überhaupt nicht bemerkt werden und dass weiterhin Entgleisungen mit schwerwiegenden Folgen auftreten, obwohl die Technik der Entgleisungsdetektion zur Verfügung steht.

#### *Tropfleckagen*

Der Arbeitsgruppe wurden die vom Europäischen Rat der chemischen Industrie (CEFIC) erstellten Prüflisten für die Befüllung und Entleerung von Gefahrgut-Kesselwagen vorgelegt, die die einzelnen Prüfschritte während des Befüllungs- und Entleerungsprozesses genau beschreiben und damit der Verringerung der Gefahr von Tropfleckagen dienen. Die Prüflisten wurden von der Arbeitsgruppe begrüßt, und es wurde entschieden, im RID bei den Pflichten des Befüllers und Entladers auf diese Prüflisten zu verweisen.

### **13. Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen**

Der RID-Bereich nahm an den beiden Tagungen des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des ECOSOC als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 18. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2015 übernommen.

Der RID-Bereich war auch zeitweise an den beiden Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), dem Entscheidungsgremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Änderungen am europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), vertreten. Hauptziel dieser Teilnahme ist es, die Parallelität in den RID/ADR/ADN-Regelungen sicherzustellen.

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

## V. **TECHNIK**

### 14. **Fachausschuss für technische Fragen (CTE)**

Das Sekretariat hatte die vierte Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) für den 14. und 15. September 2011 anberaumt. Folgende Punkte standen zur Annahme auf der Tagesordnung: Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) für Güterwagen ETV WAG (einschließlich der 32 Anlagen), Lärmbegrenzung ETV NOI, Bewertungsverfahren ETV GEN-D, Evaluierung und Bewertung von Risiken ETV GEN-G sowie die ATMF-Anlagen: zur Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), Anlage A; zu den Einheitlichen Mustern für technische Zertifikate und zu den Änderungen der Spezifikationen für nationale Fahrzeugregister (NVR) usw. Kurz gesagt wurden all diese Dokumente (von insgesamt ca. 1000 Seiten) mit den für die technische Zulassung von Güterwagen und die gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten in allen COTIF-Vertragsstaaten notwendigen Bestimmungen behandelt.

Am 30. August 2011 erhielt das Sekretariat ein 30-seitiges Dokument der EU, in dem diese ihren koordinierten Standpunkt zu den Dokumenten (einschließlich Änderungsanträge) darlegte. Daraufhin arbeitete das Sekretariat in Zusammenarbeit mit dem Vorsitzenden ein Positionspapier zu diesem EU-Dokument aus, in dem klar angegeben wurde, welche Vorschläge der EU unterstützt bzw. abgelehnt werden und über welche der Fachausschuss für technische Fragen beraten und abstimmen soll.

Aus Zeitgründen wurden die Beratungen und Beschlüsse zu den Dokumenten betreffend Lärmbegrenzungen, Zertifikatsmuster und Änderungen der NVR auf die 5. CTE Tagung im Mai 2012 verschoben. Eine vorbereitende Debatte sollte in der WG TECH stattfinden.

Alle anderen Dokumente wurden mit den von der EU und dem Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen *einstimmig* angenommen.

Alle Dokumente lagen in der englischen Originalfassung vor. Einige Anlagen der ETV Güterwagen (ETV WAG) und das Dokument zu den Bewertungsverfahren (ETV GEN-D) waren vor der Tagung allerdings in Deutsch und Französisch noch nicht verfügbar. Daher wurde zu den deutschen und französischen Fassungen der ETV WAG und der ETV GEN-D eine offizielle Abstimmung im schriftlichen Verfahren beschlossen.

Die in allen drei Sprachen angenommenen Dokumente wurden den Mitgliedstaaten am 30. November 2011 notifiziert und treten am 1. Mai 2012 in Kraft, es sei denn eine ausreichende Anzahl an Mitgliedstaaten erhebt gemäß Artikel 35 § 4 COTIF Widerspruch. Die Notifizierungen können auf der Website der OTIF eingesehen werden.

### 15. **Revision der Anhänge APTU und ATMF**

Die gänzlich an die entsprechenden technischen Vorschriften der EU angepassten Fassungen dieser Anhänge traten am 1. Dezember 2010 in Kraft.

Da der Grund für die Erklärung der EU-Mitgliedstaaten, diese Anhänge nicht anzuwenden (Artikel 42 COTIF), in deren vormaliger Unvereinbarkeit mit EU-Recht lag, sollten die EU-Mitgliedstaaten (und Norwegen) ihre gemäß Artikel 42 abgegebenen Erklärungen, die Anhänge F (APTU) und G (ATMF) nicht anzuwenden, dank diesen Änderungen nun zurückziehen können. Bis Ende 2011 hatten fünf EU-Mitgliedstaaten (A, DK, FIN, GR und PL) ihre Erklärungen bereits zurückgezogen.

Im April 2010 hat die EU das Sekretariat über die vorübergehend nicht länger erwünschte Präsenz der OTIF in ERA-Arbeitsgruppen informiert. Kurz darauf stellte die OTIF fest, dass auch die auf rechtlichen Vereinbarungen basierende Zusammenarbeit am gemeinsamen VKM-Register zur Fahrzeughalterkennzeichnung ohne Vorankündigung eingestellt worden war.

Durch die zwischen OTIF und EU geschlossene Beitrittsvereinbarung der EU zur OTIF, die am 1. Juli 2011 wirksam wurde, konnte die Zusammenarbeit (einschließlich beim VKM-Register) teilweise wiederhergestellt werden. Das Sekretariat wurde seitdem zwar zu einigen offenen Workshops eingeladen, blieb aber weiterhin von allen ERA-Arbeitsgruppen ausgeschlossen.

Die weiterhin sehr spärlichen und unzuverlässigen Informationen von Seiten der ERA und der Europäischen Kommission zu wichtigen Themen (Arbeitsgruppen) und zu in der Entwicklung befindlichen EU-Vorschriften erschweren dem Sekretariat die Arbeit und behindern dessen Effizienz.

## **16. Konsultationen zu dem Entwurf der überarbeiteten TSI Güterwagen**

Am 14. April 2011 wurde das Sekretariat informiert, dass dieser Entwurf (Vorentwurf Fassung 1.0) zur Konsultation bereit lag. Das Sekretariat übermittelte ihn an die Nicht-EU-Mitgliedstaaten und bat um deren Stellungnahmen, Kommentare und Vorschläge. Am 7. Juli schickte das Sekretariat der EU eine ausführliche Antwort zu den umfassenden Bestimmungen, bestehend aus allgemeinen Kommentaren und spezifischen (technischen) Kommentaren.

Die OTIF fand den Entwurf problematisch. Hauptproblem war die Umsetzung des neuen EU-Ansatzes, der aus einem verbindlichen Kernteil der TSI mit einigen funktionalen Anforderungen und einem *freiwilligen* Anhang (Anhang C) besteht, in dem allerdings die bekannten Anforderungen des UIC-Merkblattes enthalten sind, die bereits seit 1922 die Grundlage der Interoperabilität bilden. Diese UIC-Anforderungen sind für 90 % aller Güterwagen relevant. Der Kernteil enthielt beispielsweise keine Spezifikationen zu geometrischen Schnittstellen zwischen Güterwagen; ein Güterwagen wäre damit auch ohne Puffer oder mit einer vom UIC-Standard abweichenden Pufferhöhe TSI konform. Dies wäre gefährlich und könnte zu Entgleisungen führen.

Die OTIF erhielt daraufhin die Antwort der EU, dass die ERA auf diese detaillierten Kommentare antworten werde. Diese Antwort der ERA wird der OTIF bei der Umsetzung der TSI in OTIF-Bestimmungen Probleme bereiten. Eines der Probleme besteht darin, dass der TSI-Entwurf auf der Existenz einer EU-Sicherheitsrichtlinie beruht, die eine obligatorische Sicherheitszertifizierung für Eisenbahnunternehmen vorsieht. Im COTIF sind derartige Anforderungen nicht enthalten. Die Antwort der

Kommission zu den allgemeinen Kommentaren der OTIF war bis zum 23. Februar 2012 noch nicht eingegangen.

## 17. WG TECH

Die WG TECH setzte ihre Arbeit im Jahre 2011 mit drei Arbeitsgruppensitzungen fort. Zwei davon fanden in Vorbereitung des CTE im März und Mai in Bern statt, die dritte im November in Ljubljana.

Die Hauptthemen der WG TECH waren 2011:

- ETV WAG, Fahrzeuge - Güterwagen, einschließlich der 32 Anlagen
- ETV GEN-D, Allgemeine Bestimmungen, Bewertungsverfahren (Module)
- ETV NOI, Fahrzeuge - Lärm
- OTIF-Bestimmungen zur Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen
- Änderung des bei der 3. CTE-Tagung (Februar 2009) angenommenen Dokuments zu den nationalen Fahrzeugregistern
- die mit dem Beschluss der Generalversammlung, in der englischen Fassung des Artikels 15 § 3 ATMF „ensure“ durch „ascertain“ zu ersetzen, einhergehenden Probleme
- Arbeitsprogramm des CTE für 2012 und 2013.

Trotz der bekanntermaßen zahlreichen Fehler in der gültigen TSI WAG beschloss die WG TECH, nicht den womöglich Jahre dauernden Revisionsprozess der TSI WAG abzuwarten, sondern mit der Ausarbeitung der ETV WAG auf der Grundlage der gültigen TSI WAG zu beginnen. Darüber hinaus werden alle auf die Auslegung von Güterwagen anwendbaren Bestimmungen anderer TSI in die ETV WAG übernommen, selbst wenn auch diese Bestimmungen noch überarbeitet werden. Obwohl das Sekretariat einige der bekannten und jüngst festgestellten Fehler bei der Übernahme des TSI-Textes in die ETV WAG korrigiert hatte und sich auf Rat von Experten aus beteiligten Organisationen und nationalen Behörden mit den noch offenen Punkten des Textes befasst hatte (Problem der vollkommenen länderübergreifenden Anerkennung), entschied sich die WG TECH dazu, den Text der TSI mit seinen Fehlern und offenen Punkten zu übernehmen, mit Ausnahme der Fälle, in denen dies zu offensichtlichen Sicherheitsrisiken führen könnte.

Die WG TECH setzte ihre Beratungen zum Wortlaut des Artikels 15 § 3 ATMF fort und beschloss die Erläuterungen zu Artikel 15 zu ergänzen, statt das Wort „ensure“ in der englischen Fassung wieder in „ascertain“ umzuwandeln. Dieses Problem muss 2012 also noch gelöst werden.

In Ljubljana wurde beschlossen, einen Antragsentwurf für Vorschriften über Ausnahmen zu erstellen, der bei der 5. CTE-Tagung angenommen werden sollte. Gemäß Artikel 7a ATMF ist der CTE für die Annahme von Bestimmungen über Ausnahmen

zuständig. Hintergrund dieser Entscheidung war ein Antrag Serbiens, in der ETV NOI genau wie auch in der entsprechenden TSI einen Übergangszeitraum vorzusehen, und so der Industrie in den Nicht-EU-Vertragsstaaten einen ähnlichen Übergangszeitraum für die Anpassung an die neuen Vorschriften zu gewähren.

#### **18. Register, Datenbank und Kodierung**

Im Einklang mit dem bei der 3. CTE-Tagung getroffenen Beschluss mussten alle Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten bis zum 1. August 2010 nationale Fahrzeugregister (NVR) erstellen. Der Stand der Umsetzung wurde im Juli überprüft, um die Teilnehmer der 4. CTE-Tagung darüber informieren zu können. Nur in sieben Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Iran, Montenegro, Serbien, Schweiz und Türkei) war das NVR bereits fertiggestellt oder in der Entwicklung.

Die NVR werden die Daten im Zusammenhang mit der Zulassung eines Fahrzeugs enthalten; die technischen Details werden in einem Zentralregister gespeichert werden. Die Spezifizierungen für das EU-Register der zugelassenen (Fahrzeug)typen wurden in einem Kommissionsbeschluss der EU aus dem Oktober 2011 festgelegt.

#### **19. Workshops für Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten**

Aufgrund fehlender Ressourcen in der Sektion Technik war es 2011 nicht möglich, den jährlichen Workshop in einem der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zu organisieren. Diese Workshops werden zwar von den Teilnehmern sehr geschätzt, werden aber, wie im Arbeitsprogramm angegeben, in Zukunft nur noch stattfinden können, wenn ein dritter Techniker eingestellt wird.

### **VI. ERLEICHTERUNGEN BEIM GRENZÜBERGANG**

2011 befasste sich der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (AEE) mit den vom OTIF-Sekretariat vorgelegten Handlungsoptionen zur Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt auf eurasischen Schienengüterverkehrsverbindungen. Diese basierten auf der vom AEE bestätigten Analyse der Ausgangssituation durch das Sekretariat sowie auf dem 2010 verabschiedeten Dreijahresarbeitsprogramm des Ausschusses.

Dabei geht es darum, bis September 2012 der Generalversammlung alle im Rahmen des COTIF möglichen Handlungsfelder aufzuzeigen, innerhalb derer Erleichterungen im Grenzübertritt erzielt werden können, in der Absicht, auf der Grundlage eines Mandates entsprechend der von der Generalversammlung festgelegten Prioritätenreihung, 2013 mit der Konkretisierung der Arbeiten beginnen zu können.

Trotz intensiver Arbeit hat der AEE großen Rückstand auf sein Arbeitsprogramm hinnehmen müssen, was der mangelnden Beschlussfähigkeit wegen Verfehlens des Quorums (das bei einem Drittel aller Delegationen liegt) in seiner Oktobersitzung geschuldet ist. Um die Wissenslücken seitens aller nicht teilnehmenden Delegationen der Mitgliedstaaten der OTIF zu schließen und wertvolle Zeit bis zur Vorlage der Handlungsfelder an die Generalversammlung zu nutzen, arbeitete das Sekretariat noch Ende 2011 zwei ergänzende explikative informelle Dokumente zur Erläuterung

des für die Vorlage an die Generalversammlung bestimmten „Massnahmenkatalogs“ aus.

Aufgrund des stark multidisziplinär ausgerichteten Charakters der Thematik des Ausschusses, sind gezielt erste informelle Kontakte mit diversen anderen Sektoren und Organisationen aufgenommen worden, wobei die Weltzollorganisation (WZO) besonders hervorzuheben ist. Die erste Resonanz stimmt äußerst positiv.

## **VII. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT**

Das Sekretariat der OTIF unterhält zahlreiche Kontakte mit verschiedenen internationalen Organisationen und Verbänden, die je nach behandelten Themen und Interessensgrad dieser Themen für die OTIF in Umfang und Intensität variieren können. Hauptorganisationen und Verbände dabei sind:

Die Vereinten Nationen (UNO)

- Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (multimodal)
- Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) - Binnenverkehrsausschuss (CTI) und dessen formelle und informelle Arbeitsgruppen für Eisenbahnverkehr (SC.2), Beförderung gefährlicher Güter – Straße/Binnenschifffahrt (WP.15), Intermodale Beförderungen und Logistik (WP.24), Zollfragen, die den Verkehr betreffen (WP.30) und Sicherung im Binnenverkehr
- Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)
- Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)
- Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Weltzollorganisation (WZO)

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Internationales Verkehrsforum (IVF)

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Europäisches Komitee für Normung (CEN)

Bedeutende Ereignisse des Jahres 2011 im Bereich der Zusammenarbeit sind in den fachspezifischen Teilen erwähnt.

# DIE ORGANISATION OTIF

## VIII. ALLGEMEINE ORGANE DER OTIF

### 20. Generalversammlung

Eine außerordentliche (10.) Generalversammlung trat am 22. und 23. Juni 2011 in Bern zusammen, um die zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission ausgehandelte Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF zu genehmigen (Art. 14 § 2 Buchst. n) COTIF). Der Vertreter der Schweiz, die durch ihre guten Dienste zum erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen über die Bedingungen dieses Beitritts wesentlich beigetragen hat, wurde zum Vorsitzenden gewählt.

Im Anschluss an die Generalversammlung, die die Beitrittsvereinbarung genehmigt hat, wurde die Vereinbarung vom Generalsekretär der OTIF und von einem hohen Vertreter Ungarns als Staat, der zum damaligen Zeitpunkt den Vorsitz der EU innehatte, unterzeichnet.

Die EU hat anlässlich ihres Beitritts zwei einseitige schriftliche Erklärungen abgegeben. Die erste bezog sich auf die in Artikel 2 der Vereinbarung formulierte Abkopplungsklausel zum Verständnis des Begriffes „für den betreffenden Gegenstand“ und die andere auf die Zuständigkeiten der EU im Bereich des Eisenbahnverkehrs. Da die Beitrittsvereinbarung in 22 Sprachen abgefasst war, bestätigte die EU dem Generalsekretär auf seine Bitte die Übereinstimmung aller in der EU gefertigten Sprachversionen mit dem englischen Original – der Sprache, in der die Verhandlungen geführt wurden.

Der Generalsekretär nutzte die Generalversammlung zusätzlich einerseits dazu, um den Mitgliedstaaten über aktuelle Entwicklungen zu berichten, die für die Zukunft der Organisation von Bedeutung sind (Ausdehnung des Geltungsbereichs, UNECE-Projekt „Einheitliches Eisenbahnrecht“), und andererseits dazu, um die Mitgliedstaaten zu einer aktiveren Mitwirkung in den verschiedenen Organen der OTIF zu ermutigen.

### 21. Verwaltungsausschuss

2011 kam der Verwaltungsausschuss zwei Mal unter tschechischem Vorsitz in Person von Herrn Michal Němec in Bern zusammen.

Bei seiner 115. Tagung (11./12.5.2011) hat er den Geschäftsbericht und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2010 genehmigt. Auf der Grundlage der genehmigten Konten hat er die endgültigen Mitgliedsbeiträge 2010 auf sFr. 3'062'383.05 festgesetzt.

Bei seiner 116. Tagung (16./17.11.2011) hat er das Arbeitsprogramm 2012/2013 und den Voranschlag 2012 sowie den vorläufigen Voranschlag 2013 genehmigt.

Anlässlich dieser beiden Tagungen wurden auch die Neufassung der Geschäftsordnung angenommen, verschiedene Personalangelegenheiten behandelt und zahlreiche Änderungen des Personalstatuts und der Finanz- und



Buchführungsordnung beschlossen. Schließlich wurde auch die kostenlose Bereitstellung einer reinen Leseversion des RID auf der OTIF-Webseite genehmigt.

Im Rahmen der Vorbereitung der 11. Generalversammlung wurde einerseits auch die Ausschreibung des Generalsekretärpostens für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2015 diskutiert und andererseits eine erste Debatte über die Zusammensetzung des Ausschusses für den Zeitraum vom 1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015 geführt.

## **22. Revisionsausschuss**

Im Geschäftsjahr fand keine Tagung des Revisionsausschusses statt. Anknüpfend an das Vorjahr wurden jedoch weitere gegebenenfalls zu behandelnde Themen im Hinblick auf die voraussichtlich im Herbst 2013 stattfindende 25. Tagung des Ausschusses in Vormerk genommen.

## **IX. KOMMUNIKATION**

### **23. Zeitschrift**

Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr der OTIF bildet im Rahmen der Kommunikationsarbeit der Organisation und im Einklang mit Art. 23 COTIF das mediale Hauptorgan des Sekretariates zur Bekanntmachung amtlicher und sonstiger fachlich relevanter Mitteilungen, die nicht bereits durch flankierende Kommunikationsmaßnahmen, die hinsichtlich der laufenden Tätigkeiten der jeweiligen Organe erfolgten, abgedeckt werden.

Im Frühjahr 2011 wurde die inhaltliche und visuelle Neuausrichtung vorgenommen und die Erscheinung der Zeitschrift – nach Vorstellung in der 115. Tagung des Verwaltungsausschusses im Mai 2011 - erfolgreich auf das elektronische Format umgestellt. Die weiteren drei Ausgaben erschienen – ein ausgesprochenes Novum seit vielen Jahren - jeweils pünktlich zum Quartalsende.

Die Nachfrage und Anzahl der Abonnenten der - nunmehr generell kostenlosen - Zeitschrift hat seither wieder zugenommen. Daraus ergibt sich am deutlichsten, dass die Neuausrichtung und -gestaltung angenommen wird. Gleichzeitig führt diese Veröffentlichungsform zu erheblichen Einsparungen im Haushalt der Organisation.

### **24. Presse**

Der in 2010 lancierte Aufbau kontinuierlicher Pressearbeit erfolgt einerseits durch bilaterale Kontakte zu Redaktoren der internationalen Fachmedien. Diese galt es 2011 zu stabilisieren und international weiter auszubauen. Andererseits erfolgte die Aussendarstellung sowie die Vermittlung der Aktivitäten der Organisation durch aktive Verteilung direkt an einen ausgewählten Kreis von Journalisten sowie passive Bereitstellung von aktuellsten Informationen zu Brennpunkten der Aktivitäten der OTIF auf der Webseite der Organisation.

Das Jahr 2011 hat dabei positiv stimmende Veränderungen in der Wahrnehmung der Organisation durch die einschlägige Fachpresse erkennen lassen, was sich konkret in einer beginnenden Verknüpfung der bisherigen stark EU-Binnenmarkt-bezogenen

Sichtweise des Schienensektors mit geographisch weitergefassten Themen, wie sie von der OTIF kommuniziert werden, niederschlägt.

Dabei ist zu erwähnen, dass inzwischen auch Anfragen von außen an das Sekretariat gerichtet werden, in der Absicht, schienenpolitische Themenbeiträge aus dem Blickwinkel der Organisation zu veröffentlichen.

Zur verbesserten Wahrnehmung der Neuigkeiten einerseits und der Pressearbeit andererseits, wurde auf der Webseite der Organisation unter Beibehaltung der Rubrik „News“ eine eigene Rubrik „Presse“ geschaffen. Dies ermöglicht eine klarere Abgrenzung zwischen Neuigkeiten, die sich auf einen knappen Text beschränken und Pressemitteilungen, die grundsätzlich mehr Hintergrundinformationen enthalten müssen und möglichst durch ergänzendes graphisches Material einen entscheidenden Mehrwert für das Verständnis des zu kommunizierenden Inhaltes bieten.

## 25. Internet

Über den gesamten Zeitraum des Jahres 2011 wurde die Website der OTIF in 110 Aktualisierungsserien regelmäßig auf dem neuesten Stand gehalten. Mit diesen ständigen Aktualisierungen möchte das Sekretariat die Internetnutzer besser informieren und ihnen die benötigten Dokumente besser zugänglich machen, ihnen also einen immer zuverlässigeren Zugang zum aktuellen Geschehen bereitstellen. Dadurch werden auch den Mitgliedstaaten die Arbeitsprozesse erleichtert. Auch der Beschluss des Verwaltungsausschusses, eine kostenlose Leseversion des RID bereitzustellen, wurde weiterverfolgt.

Die Geschäftsordnung des Ausschusses für Erleichterung im Eisenbahnverkehr wurde unter „**Organe**“ eingestellt.

Die für die Organisation wichtigsten Ereignisse wurden unter „**News**“ eingestellt. Hier einige Beispiele:

News (Veröffentlichung von 5 Meldungen zum aktuellen Geschehen im Geschäftsbereich der OTIF)

- Der Beitritt der EU zum COTIF
- Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg – internationales Register Ankündigung des erfolgreichen Bieters
- Rechtssicherheit für Marokko und seine Nachbarn
- Die Ankunft der Zeitschrift der OTIF im elektronischen Zeitalter
- Armenien wurde am 1. Juli 2011 47. Mitgliedstaat der OTIF.

Die Präsentationen der Redner aus dem Sekretariat für den **Workshop** zur Vorbereitung des Beitritts Pakistans zum COTIF, der am 7. und 8. Dezember 2011 in Islamabad stattgefunden hat, bieten einen attraktiven und umfassenden Gesamtüberblick über die OTIF und das Übereinkommen.

Unter der Rubrik „**Recht**“- Rechtsprechung wurden verschiedene Urteile veröffentlicht.

Im Bericht „**Gefährliche Güter**“ spiegeln sich die Aktivitäten in der Bereitstellung diverser Dokumente zu den beiden Tagungen der Réunion commune RID/ADR/ADN, zur 50. Tagung des RID-Fachausschusses und zur 12. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses auf der Website wider.

Unter „RID-Verweise auf OTIF-Website“ wurden folgende Punkte aktualisiert:

1.5.1.1: Zeitweilige Abweichungen (multilaterale Sondervereinbarungen)

6.8.2.4.6: Anerkannte Sachverständige für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen

6.2.5: Verzeichnis der von den zuständigen Behörden anerkannten technischen Regelwerke für Druckgefäße

### **Technik**

Die Arbeiten der Sektion „Technik“ wurden hauptsächlich durch die Bereitstellung der Dokumente für die 4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen und für die 13., 14. und 15. Sitzung der Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen WG TECH dokumentiert. Das Register für die Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM) wurde ebenfalls regelmäßig angepasst.

### **Veröffentlichungen**

Die angepassten Fassungen des COTIF 1999 (155 Seiten pro Sprachfassung) sowie die erläuternden Bemerkungen (250 Seiten pro Sprachfassung) vom 1. Januar 2011 wurden auf der Website veröffentlicht.

Die ab dem 1. Januar 2011 geltende Neufassung des Anhangs C – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), wurde auf der Website veröffentlicht. Dazu hatte die Sektion « RID » für die drei Sprachversionen jeweils eine navigierbare Fassung bereitgestellt, die für die Anwender gegenüber den bisherigen Einzeldokumenten zu einer erheblichen Arbeitserleichterung führt. Auch die Zusammenfassungen der Zeitschrift Ausgaben 3/2010 und 4/2010 sowie die Jahreszusammenfassung 2010 wurden veröffentlicht. Zu guter Letzt bietet der Geschäftsbericht 2010 einen Überblick über die Aktivitäten 2010.

**Presse** (Veröffentlichung von 9 Pressemitteilungen zu wichtigen Aktivitäten der Organisation).

## **X. FINANZEN**

Die Finanzlage der Organisation hat sich im Geschäftsjahr 2011 absolut zufriedenstellend entwickelt. Die Bereitschaft der Mitgliedstaaten, rechtzeitig, in Form von Vorauszahlungen, ihre Mitgliedsbeiträge für das laufende Geschäftsjahr zu begleichen, lag mit 73,4 % erfreulicherweise höher als im Jahr 2010 mit 68,18 %. Elf der 47 Mitgliedstaaten blieben Ende 2011 noch einen Teil ihres endgültigen Mitgliedsbeitrags für 2010 schuldig.

Die Konten zeigen, dass die Betriebskosten im Vergleich zum Jahr 2010 um rund sFr. 867'000. – und gegenüber dem Voranschlag um ca. 20'000. – geringer ausfielen. Diese Einsparungen sind auf die vorsichtige Haushaltsführung aber auch auf einen geringeren Aufwand für die Organe der Organisation zurückzuführen.

Die eingesparten Werte des Reservefonds beliefen sich am 31. Dezember 2011 auf sFr. 7'742'299.55 und lagen damit etwas niedriger als im Jahr 2010. Der entnommene Betrag wurde zur Arrondierung der Rückzahlungen an die Mitgliedstaaten auf die Beiträge für das Jahr 2010 entnommen.

Die bereits im Bericht zum Vorjahr dargestellte Situation, dass einige Mitgliedstaaten das Protokoll 1999 noch nicht ratifiziert haben und daher gemäss Artikel 11 § 1 COTIF 1980 veranlagt werden besteht bedauerlicherweise fort. Betroffen sind jetzt noch 5 Mitgliedstaaten, von denen für den Irak und Libanon allerdings die Mitgliedschaft weiterhin ruht. Der für die Berechnung dieser Mitgliedstaaten massgebende fiktive Kilometersatz ist für das Jahr 2011 auf sFr. 9,223749 angestiegen und liegt damit bereits wieder sFr. 0,870625 über denjenigen für das Jahr 2010 gültigen. Damit wirkt der vom Generalsekretär vorgeschlagene und von der 8. Generalversammlung beschlossene Berechnungsmechanismus fort, der dazu führt, dass die betroffenen Staaten nicht finanziell von ihrer Position profitieren.

Ausführlichere Informationen befinden sich im Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2011, der den Mitgliedstaaten nach seiner Genehmigung durch die 117. Tagung des Verwaltungsausschusses (23./24.05.2012) zugesandt wird.

## **XI. PERSONAL**

Im Bereich „Personalwesen“ des Sekretariates war auch die mit dem Monat April 2011 beginnende Beschäftigung von Praktikanten, von denen im Jahr 2011 insgesamt drei im OTIF-Sekretariat tätig wurden, bedeutsam. Die Schaffung dieser Praktikantenstellen, die der Generalsekretär mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses vornahm, führte zu äusserst erfreulichen Ergebnissen. Sämtliche Praktikanten erwiesen sich als sehr gut vorgebildet und verfügten über Kenntnisse und Fertigkeiten, die es ihnen ermöglichten, fachlich hochqualifizierte Beiträge zu den Arbeiten mehrerer anderer Sekretariatsmitarbeiter zu leisten. Diese positive Entwicklung wird auch dadurch belegt, dass ein Praktikant mit der Wahrnehmung der Vertretung einer Mitarbeiterin beauftragt werden konnte, die Ende des Jahres 2011 in den mehrmonatigen Mutterschaftsurlaub ging.

Regelungen mit Personalbezug erliess der Generalsekretär für die gegenseitige Vertretungstätigkeit, die Zeichnungsbefugnisse und die Neuregelung des Systems der gleitenden Arbeitszeit durch entsprechende Dienstanweisungen. Mit diesen wurde auch Empfehlungen der Rechnungsprüfer aus ihrem Bericht vom April 2011 entsprochen. Die Dienstanweisungen sind auch Bestandteile des im Geschäftsjahr präzise eingerichteten sog. internen Kontrollsystems (IKS).

Die vom Generalsekretär darüber hinaus initiierten erneut umfangreichen Änderungen des Personalstatuts zur Modernisierung, Konkretisierung und Versachlichung bestehender Vorschriften durch den Verwaltungsausschuss sind bereits im Kapitel VIII. 21. erwähnt.

Weiteres wichtiges Ereignis im Personalwesen war für das OTIF-Sekretariat im Jahr 2011 die Gründung des Personalverbandes der OTIF, dessen Statuten und Geschäftsordnung am 15. November 2011 in Kraft traten. Auf deren Grundlage wählte die Gesamtheit des Personals des Sekretariates am 14. Dezember 2011 einen Personalrat, der aus einer Vorsitzenden, einem stellvertretenden Vorsitzenden und einem weiteren Mitglied besteht.

Nach langer Suche und intensiven Auswahlgesprächen fand der Generalsekretär im Herbst 2011 einen Nachfolger für den bereits im Ruhestandsalter befindlichen Leiter der Sektion „Technik“. Der Verwaltungsausschuss stimmte der Ernennung des Nachfolgers im Dezember 2011 im schriftlichen Verfahren zu. Die Einstellung erfolgt zum 1. Mai 2012.

Demgegenüber war zu bedauern, dass die im April ernannte Leiterin der Sektion „Finanzen/Buchhaltung“ im November 2011 wieder kündigte, nachdem der Verwaltungsausschuss eine von ihr gegen den Generalsekretär erhobene Beschwerde in vollem Umfang abgewiesen hatte.

In den Bereich „Personalwesen“ fällt schliesslich eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf über die Klage eines früher im OTIF-Sekretariat beschäftigten Uebersetzers, die dieser gegen eine vom Verwaltungsausschuss bestätigte Entscheidung des Generalsekretärs erhoben hatte. Die Klage wurde vom Verwaltungsgericht in vollem Umfang abgewiesen. Die Prozessführung oblag dem Generalsekretär.

## **XII. DIENSTGEBÄUDE**

Am und im Dienstgebäude des OTIF-Sekretariates in Bern erfolgten im Geschäftsjahr keine grösseren Baumassnahmen. Von grösserer Bedeutung war allerdings der Anschluss des Gebäudes an das Glasfaserkabel, das Anfang des Jahres im umliegenden Stadtgebiet verlegt wurde. Damit steht dem OTIF-Sekretariat in Zukunft die Nutzung der gegenwärtig modernsten Kabeltechnologie zur Verfügung, sobald das Glasfasernetz (voraussichtlich Mitte 2012) in Betrieb genommen wird.

Als Zwischenlösung mit vergleichbarer Leistungsfähigkeit wurde das hausinterne IT- und Kommunikationssystem koaxial angeschlossen. Damit wurden die Leitungsbreiten um das 25-fache erhöht und damit die für den entstandenen Durchleitungsgenpass dringend erforderliche Abhilfe geschaffen.

Gebäudebezogen war schließlich die Vorbereitung einer Entscheidung des Generalsekretärs, mit der das Dienstgebäude zur „raucherfreien Zone“ erklärt werden sollte. Die Entscheidung war von einer Mitarbeiterin beantragt worden und gilt - nach gehöriger Beteiligung des Personalrates ab 16. Januar 2012.