



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Geschäftsbericht

2012



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Geschäftsbericht

2012

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-Mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. EINLEITUNG	5
II. GELTUNGSBEREICH DES COTIF	6
1. Mitgliedstaaten der OTIF	6
2. Ausdehnung des Geltungsbereichs	8
III. ANWENDUNG DES COTIF	9
1. Stand der Ratifikationen des COTIF 1999. Anwendung einzelner Anhänge	9
2. Dem COTIF unterstellte Netze und Linien	9
IV. RECHT	10
1. Allgemeines	10
2. Projekt der UNECE „Einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht“	12
3. Transportrechtliche Harmonisierung CIV/SMPS	13
4. CIM – elektronischer Frachtbrief	14
5. Register für Sicherungsrechte (Protokoll von Luxemburg)	15
V. GEFÄHRLICHE GÜTER	16
1. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	16
2. RID-Fachausschuss	16
3. Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	18
4. Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses	19
5. Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen	20
VI. TECHNIK	21
1. Fachausschuss für technische Fragen (CTE)	21
2. Ständige Arbeitsgruppe WG TECH	22
3. Entwurf der überarbeiteten Fassung der ETV WAG und Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe	23
4. Internationale Zusammenarbeit	24
5. Konsultation zu Reglementierungsprojekten der EU	24
6. Personal	24
7. Gesamtüberblick der Aktivitäten	25
VII. ERLEICHTERUNGEN BEIM GRENZÜBERGANG	28
VIII. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT	28

IX.	DIE ORGANISATION OTIF	29
1.	Allgemeine Organe der OTIF	29
2.	Kommunikation	30
3.	Finanzen	31
4.	Personal	32
5.	Gebäude	32

I. EINLEITUNG

Der Geschäftsbericht 2012 zeigt, dass es den Teams der OTIF trotz der viermonatigen Abwesenheit des ehemaligen Generalsekretärs am Ende dessen Amtszeit gut gelungen ist, ihren verschiedenen Aufgaben nachzukommen und das Image der Organisation nach außen gut zu vertreten.

Dies gilt insbesondere für die Sektion Technik, die ihre Verbindungen mit der Europäischen Kommission und der ERA erneuern konnte und deren Arbeiten bei der ETV Güterwagen äußerst wichtig für die Entwicklung des Güterverkehrs sind.

Ebenfalls erwähnt werden sollte, dass die Sektion für die Beförderung gefährlicher Güter ihre Arbeitsweisen dahingehend anpassen konnte, dass die Vertreter der Europäischen Kommission optimal miteinbezogen werden konnten und gleichzeitig die Experten der verschiedenen Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit haben, ihre Standpunkte zu vertreten und ihre wertvollen Erfahrungen zum Nutzen der Allgemeinheit einzubringen.

Der Leiter des Rechtsdienstes, Herr Kafka, hat während der Übergangszeit die Interessen der Organisation gut vertreten und wie immer an der sehr guten Performance seines Teams mitgewirkt, wobei die gesamte Organisation von seiner Rechtsexpertise profitieren konnte.

2013 ist das letzte Amtsjahr von Herrn Kafka bei der OTIF gewesen. In diesem Geschäftsbericht soll daher auch die hohe Qualität seines Beitrags zur Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts für den internationalen Eisenbahnverkehr gewürdigt werden. Der Vollständigkeit halber müssen auch seine ausgeprägten menschlichen Qualitäten gewürdigt werden, denen ein großer Teil seines Erfolges zuzuschreiben ist und die all denen, die die Freude hatten, mit ihm zusammenzuarbeiten, in guter Erinnerung bleiben werden.

II. GELTUNGSBEREICH DES COTIF

1. Mitgliedstaaten der OTIF

Ende 2012 gehörten der OTIF 48 Mitgliedstaaten (mit einem assoziierten Mitglied) und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration (Europäische Union) an.

Der Beitritt **Georgiens** ist am 1. Mai 2012 wirksam geworden. 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 (Grenze mit Aserbaidschan) und Kartsaki (Grenze mit der Türkei) den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV unterstellt werden, sobald diese Strecken in Betrieb genommen werden. Außerdem unterstellte Georgien den ER CIM auch die kurzen Strecken von den Häfen Poti und Batumi zum jeweiligen nächsten Güterbahnhof. Von den übrigen Anhängen zum COTIF wendet Georgien nur den Anhang C an.



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

Assoziiertes Mitglied der OTIF

48.	Jordanien	JO
-----	-----------	----

2. Ausdehnung des Geltungsbereichs

Seit Längerem bekundet **Aserbaidschan** sein Interesse an einem Beitritt zum COTIF im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnverbindung Baku – Tiflis – Kars und bereitet sich auf seine Mitgliedschaft bei der OTIF vor. Da diese Eisenbahnverbindung im Jahre 2013 oder spätestens Anfang 2014 fertig gestellt sein soll, darf erwartet werden, dass Aserbaidschan den Beitritt zum COTIF demnächst beantragen wird.

Turkmenistan, Usbekistan und Kasachstan haben Projekte in die Wege geleitet, die sich an die Eisenbahnverbindung Baku – Tiflis – Kars anschließen. Zu diesem Zweck sind auf dem Kaspischen Meer Eisenbahnfähren für die Verbindungen Baku – Aktau (zwischen Aserbaidschan und Kasachstan) und Baku – Turkmenbashi (zwischen Aserbaidschan und Turkmenistan), mit einer weiter führenden Eisenbahnstrecke nach Navoi geplant. Von diesem Hintergrund hat die OTIF diesen Staaten die Vorteile eines Beitritts zum COTIF dargelegt.

Die Beitrittsabsichten **Pakistans** wurden mehrfach bestätigt und haben sich konkretisiert. Die pakistanische Regierung hat den grundsätzlichen Beschluss gefasst, die Verhandlungen über den Beitritt zum COTIF aufzunehmen. Aus der Sicht der OTIF ist ein Beitritt Pakistans neben der geografischen Ausweitung der Anwendung ihrer Rechtsregime deswegen von besonderer Bedeutung, weil damit eine neue Weltregion erschlossen und weitere Staaten aus dieser Region für die OTIF interessiert werden. Die 11. Generalversammlung (Genf, 19./20.9.2012) hat sich mit der Frage des Beitritts Pakistans beschäftigt und diesen stark unterstützt, indem sie dem Verwaltungsausschuss einen Auftrag erteilt hat, nach Lösungen zu suchen, wie der Beitritt Pakistans zum COTIF maximal beschleunigt werden könnte.

Pakistan hat sein Vorhaben diesbezüglich durch einen Beitrittsantrag vom 21. Februar 2013 konkretisiert. Der auf die Anwendung der CIM begrenzte Beitritt Pakistans sollte am 1. September 2013 rechtswirksam werden.

Die Staaten auf der Arabischen Halbinsel (**Katar, Vereinigte Arabische Emirate, Bahrain, Saudi-Arabien, Oman, Kuwait**) standen auch im Jahre 2012 im Fokus der Aufmerksamkeit des Sekretariates. Alle sechs Mitgliedstaaten des GCC (Golfkooperationsrat) interessieren sich für den Beitritt zur OTIF. Das Generalsekretariat des GCC hat dieses Interesse in einem Brief an den Generalsekretär bestätigt. Damit war die Bitte verbunden, dem Generalsekretariat des GCC ein Informationspapier zur Verfügung zu stellen, worin Ziele und Aufgaben der Organisation, die wesentlichen Inhalte des COTIF und seiner Anhänge, die Beitrittsmöglichkeiten und finanzielle Auswirkungen in allen Einzelheiten dargestellt werden. Der Generalsekretär hat diese Informationen zur Verfügung gestellt und dem GCC ein Memorandum of Understanding vorgeschlagen. Die Reaktionen waren sehr positiv. Das Interesse am Beitritt wurde dadurch bestätigt, dass Vertreter aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, Oman, Saudi-Arabien und Katar an der 11. Generalversammlung der OTIF als Beobachter teilgenommen haben.

Das Sekretariat hat darüber hinaus informelle Kontakte zu Vertretern von Moldova, Belarus, Indien, Bangladesch und China gepflegt.

III. ANWENDUNG DES COTIF

1. Stand der Ratifikationen des COTIF 1999. Anwendung einzelner Anhänge

Die OTIF zählte im Jahre 2012 42 Mitgliedstaaten des COTIF 1999. 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.

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.

Sechs Mitgliedstaaten haben im Jahre 2012 ihre Erklärungen in Bezug auf diese drei Anhänge mit sofortiger Wirkung zurückgezogen (B, BG, H, L, NL, SLO). Ein Mitgliedstaat, der seit 1. Januar 2012 den Anhang E wieder anwendet, hat zusätzlich seine Erklärung in Bezug auf die Anhänge F und G mit Wirkung vom 1. Januar 2013 zurückgezogen (D). Damit ergibt sich hinsichtlich der Anwendung der einzelnen Anhänge zum COTIF Ende 2012 Folgendes:

- 28 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);
- 10 Mitgliedstaaten wendeten lediglich die Anhänge A, B, C und D an;
- ein Mitgliedstaat wendete lediglich die Anhänge A, B und C an ;
- ein Mitgliedstaat wendete lediglich den Anhang B an.

2. Dem COTIF unterstellte Netze und Linien

Seit Inkrafttreten des COTIF 1999 (1.7.2006) unterstehen grundsätzlich alle Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten des COTIF in ihrer Gesamtheit dem einheitlichen Recht der Anhänge des COTIF.

Vier Mitgliedstaaten haben bislang von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Anwendung der einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM einzuschränken (Vorbehalt betreffend den Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIV/CIM): Estland, Ukraine, Russland (welches nur die CIM anwendet) und neuerdings Georgien. Der Generalsekretär führt zu diesem Zweck **Listen der Eisenbahnlinien CIV/CIM** (Art. 24 § 2 COTIF).

2012 hat die Ukraine die Streichung der Linie „Uzghorod – Chop“ aus ihrem CIV-Kapitel und die Aufnahme einer neuen Linie „Uzghorod – Matevce (Staatsgrenze)“ in ihr CIM-Kapitel mitgeteilt.

13 Mitgliedstaaten haben bislang **Listen zur See oder auf Binnengewässern** in ihren CIV/CIM-Kapiteln geführt, die Artikel 24 § 1 COTIF 1999 entsprechen. **2012** wurde das CIV-Kapitel Deutschlands aufgrund einer Änderung in Bezug auf das die Linie „Wilhelmshaven - Helgoland“ betreibende Unternehmen neugefasst.

Betreffend die CIM-Liste hat die Ukraine mit der stillschweigenden Zustimmung der Türkei die Seelinie „Illichivsk – Samsun“ hinzugefügt. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass die in Artikel 24 § 3 COTIF geforderten Bedingungen nicht erfüllt waren. Die von UPM nakliyat ve dış tic.Ltd.Sti (UPM Transportation and Foreign Trade Ltd.) betriebene Fährlinie „Illichivsk – Samsun“ konnte daher zu den CIM-Kapiteln für Linien zur See und auf Binnengewässern der Ukraine und der Türkei nicht hinzugefügt werden.

Um sich die Lage der Linien zur See und auf Binnengewässern CIV/CIM besser vor Augen führen zu können, wurden schematische Karten auf der Webseite der OTIF unter „Veröffentlichungen“ zur Verfügung gestellt.

IV. RECHT

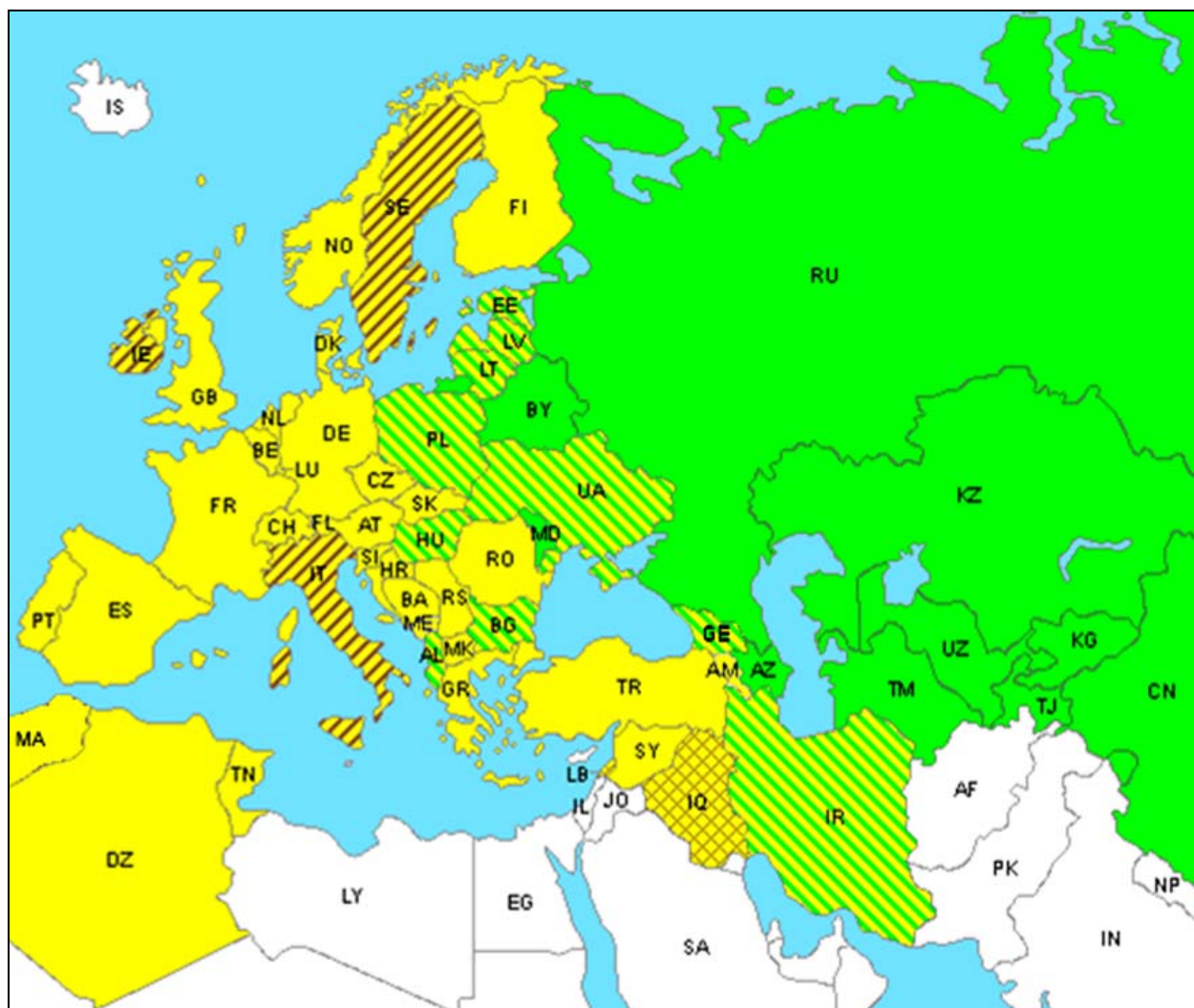
1. Allgemeines

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:

Depositarfunktionen: Die Tätigkeiten des Depositars wurden von folgenden Ereignissen geprägt: der Ausdehnung des Geltungsbereichs des COTIF in der kaukasischen Region, die Rücknahmen der Erklärungen der EU-Mitgliedstaaten betreffend die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G durch sechs Mitgliedstaaten und die Registrierung des COTIF 1999 beim Generalsekretär der UNO.

Transportrechtliche Interoperabilität – Einheitliches Eisenbahnrecht: Hauptprojekt ist das CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Die OTIF unterstützt dieses Projekt im Rahmen der Rechts- und der Steuergruppe CIM/SMGS. Der im Jahre 2006 eingeführte Frachtbrief CIM/SMGS findet zunehmend Verbreitung, insbesondere bei Containerbeförderungen.

Die unter Mitwirkung der OTIF ausgearbeiteten (vertraglichen) Besonderen Haftungsbedingungen CIM/SMGS wurden bisher nur vom CIT (Ausschuss CIM) gutgeheißen. Mangels einstimmiger Gutheißung in der OSShD war es bisher nicht möglich, dass sich beide Projektträger auf ein Datum des Inkrafttretens einigen.



Anwendung von CIM und SMGS



CIM



SMGS



CIM + SMGS



Anwendung ausgesetzt



OTIF-Mitgliedschaft ruht

Andere SMGS Staaten:

- Mongolei
- Nordkorea
- Vietnam

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.

Die unter russischem Vorsitz gegründete Expertengruppe ist 2011 und 2012 viermal zusammengekommen, mit dem Ziel, in einem ersten Schritt das zwischenstaatliche Papier/politisches Papier (Umsetzung der ersten von drei angestrebten Etappen) auszuarbeiten, das bei der Tagung des Binnenverkehrsausschusses 2013 zur Unterzeichnung aufgelegt werden sollte.

Beim vierten Treffen im Oktober 2012, hat die Expertengruppe den Entwurf der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien und die damit zusammenhängenden Aktivitäten schließlich fertig gestellt. Das Projekt wurde daraufhin von der Eisenbahnverkehrsgruppe der UNECE im November 2012 genehmigt und am 26. Februar 2013 bei einem Ministertreffen anlässlich der 75. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE zur Unterzeichnung aufgelegt.

Diese von 37 Ländern¹ unterzeichnete Erklärung zeigt den politischen Willen dieser Staaten, die in der Erklärung enthaltene 5-Punkte-Strategie umzusetzen, um eine mit anderen Verkehrsträgern (Straße, Luft, Binnen- und Seeverkehr) vergleichbare rechtliche Grundlage für den Eisenbahnverkehr zu schaffen.

Gleichzeitig und ergänzend dazu haben die Staaten auch interessierte Eisenbahnunternehmen, andere Partner und internationale Eisenbahnorganisationen und -verbände eingeladen, an der Ausarbeitung der allgemeinen Beförderungsbedingungen des eurasischen Verkehrs mitzuwirken (ABB EurAsia). Diese allgemeinen Beförderungsbedingungen werden in Übereinstimmung mit bestehendem Recht erarbeitet. Sie basieren auf dem Model der für den einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS unternommenen Arbeiten des CIT und der OSShD und zielen darauf ab, gemeinsame Anwendungsbestimmungen im Hinblick auf einen einheitlichen Beförderungsvertrag zu schaffen.

Selbstverständlich hat sich die OTIF an der Ausarbeitung des Entwurfes „einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht“ der UNECE aktiv beteiligt und an den verschiedenen Etappen des politischen Papiers sowohl mündlich in Tagungen als auch schriftlich durch die Einreichung ihrer Vorschläge beim Sekretariat der UNECE mitgewirkt. Sie hat den von der UNECE vorgeschlagenen Ansatz voll unterstützt und ihr Möglichstes getan, um das Projekt voranzutreiben.

¹ Deutschland, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Zypern, Kroatien, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kazachstan, Kirghisistan, Lettland, Litauen, Malta, Mongolei, Pakistan, Niederlande, Polen, Portugal, (EJR) Mazedonien, Moldawien, Rumänien, Russische Föderation, Serbien, Schweden, Schweiz, Tadschikistan, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine und Usbekistan.

Die OTIF begrüßt die Unterzeichnung der Erklärung und die Weiterführung der Arbeiten zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien. Wie auch in den Jahren zuvor wird sie sich aktiv an den Arbeiten beteiligen und ihre Expertise im Hinblick auf die Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien und Schaffung eines einheitlichen Rechtssystems für den Eisenbahnverkehr zwischen Atlantik und Pazifik einbringen.

Die 11. Generalversammlung hat dem Erleichterungsausschuss zwischenzeitlich den Auftrag erteilt, dieses Projekt in Zukunft weiter zu verfolgen.

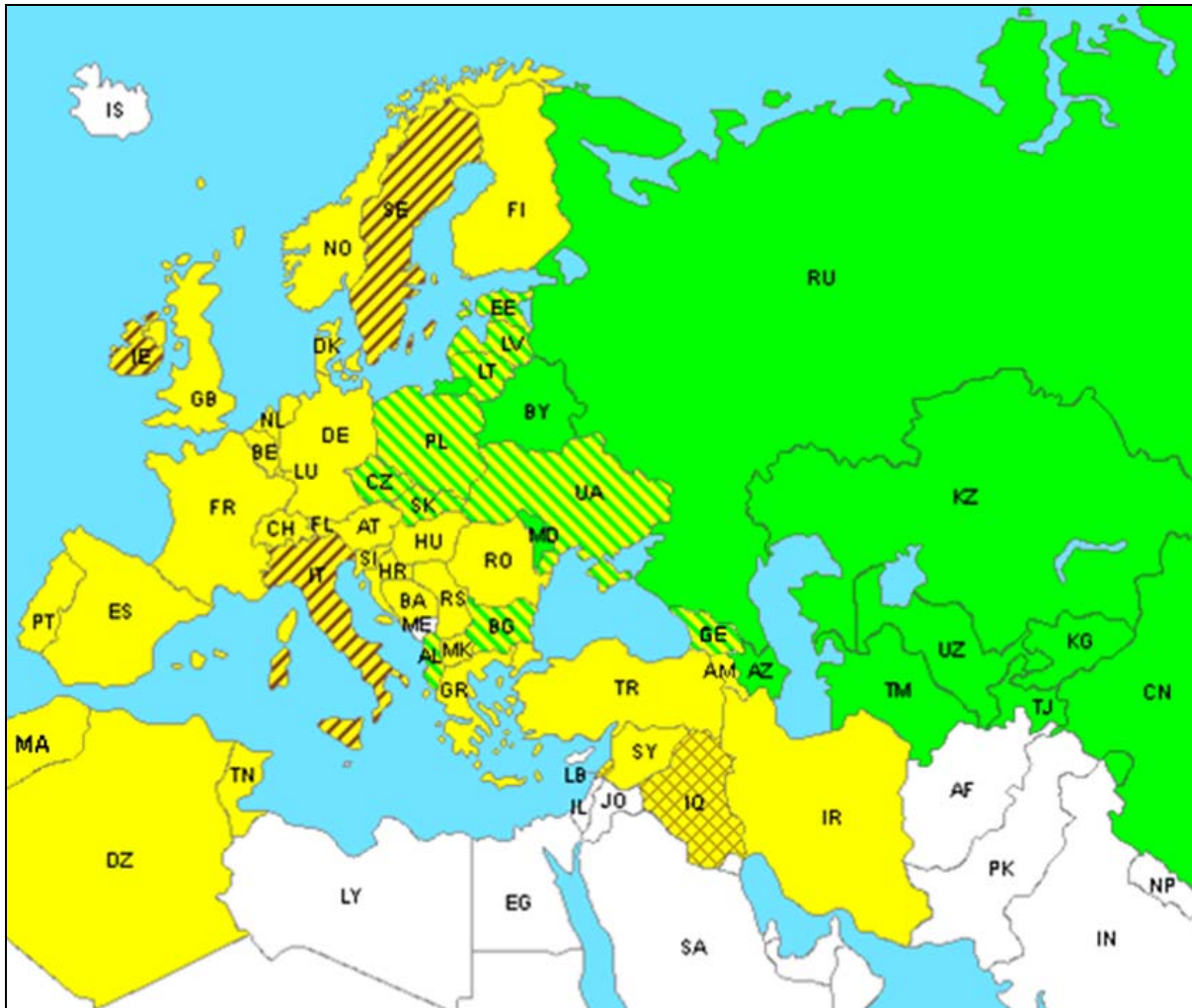
3. Transportrechtliche Harmonisierung CIV/SMPS

Vor dem Hintergrund neuer Reisezugverbindungen Moskau-Nizza und Moskau-Paris startete das CIT eine Initiative zur Schaffung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe CIV/SMPS nach dem Vorbild der Rechtsgruppe CIM/SMGS. Drei Expertensitzungen, die letzte davon am 20./21.2.2012 in Warschau, haben sich bisher in einem informellen Rahmen mit dem Thema befasst.






Ausgangspunkt der Arbeiten bildet eine vergleichende Analyse der Rechtsregime CIV und SMPS einschließlich der Verordnung (EG) über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Nr. 1371/2007, „Passenger Rights Regulation, im Weiteren „PRR“). Die OTIF beteiligt sich ebenso wie Vertreterinnen der Europäischen Kommission aktiv an diesem noch nicht abgeschlossenen Prozess. Es wird zunächst eine kommentierte Gegenüberstellung zu den Haftungsregimen SMPS-COTIF/CIV-PRR in tabellarischer Form erstellt.

Zudem werden bestehende CIV/SMPS-Routen aufgelistet und zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen geschlossene Verträge betreffend den Verkehr auf diesen Routen analysiert, um später aus den gewonnenen Kenntnissen einerseits ein Infoblatt für Reisende und andererseits Musterverträge für die Zusammenarbeit der Eisenbahnbeförderungsunternehmen zu erstellen.

Aus Sicht der OTIF bringen diese Arbeiten einen großen Nutzen auch insofern, als dabei jegliche bestehende oder sich aus der Verwendung unterschiedlicher Begriffe ergebende potenzielle Auslegungsschwierigkeiten in Bezug auf das Zusammenspiel zwischen PRR und CIV einerseits und dieser beiden gesetzlichen Regelungen zusammen mit dem SMPS andererseits mittels einer gemeinsamen Auslegung beseitigt werden können.



Anwendung von CIV und SMPS

	CIV	Andere SMGS Staaten: - Mongolei - Nordkorea - Vietnam
	SMPS	
	CIV + SMPS	
	CIV Anwendung ausgesetzt	
	OTIF-Mitgliedschaft ruht	

4. 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.

Zu diesem Zweck haben Vertreter der OTIF die Arbeiten der vom CIT ins Leben gerufenen Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“ nachhaltig unterstützt, deren primäres Ziel darin lag, die einschlägigen Bestimmungen der CIM so anzupassen, dass künftig dem elektronischen Frachtbrief der eindeutige Vorrang vor dem Papierfrachtbrief eingeräumt wird. In drei Sitzungen (31.1., 9.5. und 30.8.2012) wurden somit - unter gleichzeitiger Streichung von Artikel 6 § 9 –Entwürfe für einen neuen Artikel über die Form des Frachtbriefs sowie für zahlreiche Folgeänderungen in der CIM ausgearbeitet. Dabei wurde ein Bedarf festgestellt, auch für die Tatbestandsaufnahme gemäß Artikel 42 primär die elektronische Form vorzusehen und ein entsprechender Textvorschlag erstellt. Die Frage der Auswirkungen der vorgesehenen Änderungen auf die Verwendung elektronischer Dokumente für die Beförderung gefährlicher Güter wird dem Fachausschuss für das RID unterbreitet. Das weitere Schicksal des Frachtbriefs als Zolldokument im gemeinsamen Versandverfahren der EU (Artikel 6 § 7 CIM) hängt vom Fortschritt der vorgesehenen Neuerungen im Zollbereich der EU (DG TAXUD) ab, die letztlich zu einer Streichung der Bestimmung in der CIM führen werden.

Bezüglich der Frage einer analogen Vorgangsweise in der CIV (elektronischer Fahrausweis) zeichnet sich ab, dass in diesem Fall der bestehende Text des Artikels 7 § 5 CIV kein grundsätzliches Problem aufwirft und eine Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen ausreichen sollte.

5. Register für Sicherungsrechte (Protokoll von Luxemburg)

Die im Jahr 2011 begonnenen Verhandlungen zwischen dem vom als provisorische Aufsichtsbehörde gemäß obigem Protokoll agierenden Vorbereitenden Ausschuss (PrepCom) beauftragten Team (Ausschuss-Doppelvorsitz, Sekretariate von OTIF und UNIDROIT, Railway Working Group) und den Vertretern von SITA NV als künftigem Registerführer über den Vertrag zur Errichtung und zum Betrieb des Registers wurden im Jahr 2012 intensiv weitergeführt. Trotz zahlreicher Kontakte per Mail und einer Reihe von Telefonkonferenzen und physischen Treffen konnte das Ziel, dem PrepCom im Jahr 2012 einen fertigen Vertragsentwurf zur Genehmigung vorzulegen, noch nicht erreicht werden.

Der erzielte Verhandlungsstand lässt jedoch einen Abschluss für 2013 wahrscheinlich erscheinen, womit die Frage der Inkraftsetzung des Protokolls und der Errichtung der Aufsichtsbehörde in den Vordergrund rückt. Vom Vertreter der OTIF wurde deshalb vorsorglich ein Grundlagendokument zunächst für die interne Behandlung im Team ausgearbeitet, das erste Entwürfe für das Statut der Aufsichtsbehörde und die Geschäftsordnung für deren Sitzungen enthält, das dem Verwaltungsausschuss und dann der Generalversammlung vorgelegt werden soll.

V. GEFÄHRLICHE GÜTER

1. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Sie trat im Jahr 2012 zu zwei einwöchigen Sitzungen zusammen. Das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wird vom RID-Bereich des Sekretariats der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

RID-Ausgabe 2013

Die letzten Entscheidungen zur RID/ADR/ADN-Ausgabe 2013 bei der Gemeinsamen Tagung im März betrafen in erster Linie die Ausräumung von Problemen, die im Zusammenhang mit den Änderungen 2013 zum RID/ADR/ADN festgestellt wurden. Darüber hinaus konnte auch noch eine Sondervorschrift für die Beförderung beschädigter Lithium-Batterien aufgenommen werden, der wegen des zunehmenden Einsatzes solcher Batterien in Fahrzeugen eine hohe Bedeutung zukommt. Dabei kann es sich um Batterien handeln, bei denen der Hersteller sicherheitsrelevante Defekte festgestellt hat oder die beispielsweise bei einem Unfall beschädigt wurden.

RID-Ausgabe 2015

Neben den letzten Entscheidungen zur Ausgabe 2013 des RID, des ADR und des ADN diskutierte die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung verschiedene Problembereiche, deren Lösung für die Ausgabe 2015 ins Auge gefasst wird. Darunter ist insbesondere die vollständige Überarbeitung der RID/ADR-Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung hervorzuheben, bei der man sich an der Darstellung des multimodalen Systems der UN-Modellvorschriften orientierte.

2. 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 2012 zu zwei Tagungen zusammen, wobei die erste der endgültigen Verabschiedung der Änderungen 2013 zum RID gewidmet war.

Entgleisungsdetektion

Bei der Tagung des RID-Fachausschuss im Mai 2012 wurde ein erneuter Beschluss zur Entgleisungsdetektion gefasst. Der erste Beschluss zu dieser Thematik geht auf

die 47. Tagung des RID-Fachausschusses im Jahr 2009 zurück, bei der konkrete Vorschriften für eine vorläufige Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 verabschiedet wurden. Die Zeit bis zur vorläufigen Inkraftsetzung sollte auf Wunsch der Europäischen Kommission für Studien genutzt werden, in der die von verschiedenen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern implementierten Sicherheitsmaßnahmen, durch die entweder Entgleisungen verhindert oder die Folgen einer Entgleisung begrenzt werden, zusammengetragen werden.

Die von der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) auf der Grundlage dieser Studien getroffene Schlussfolgerung enthielt die Grundaussage, dass von den untersuchten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen die Entgleisungsdetektion nicht die Präferenzlösung sei. Als wirksamste kurzfristige Maßnahme sei die ordnungsgemäße Umsetzung des bereits durch EU-Richtlinien vorgesehenen Sicherheitsmanagement- und Instandhaltungssystems anzusehen, wodurch allein bis zu 26 % der Entgleisungen verhindert werden könnten. Bei den mittelfristigen Maßnahmen hätten Detektoren zur Feststellung einer unterschiedlichen Gewichtsverteilung und eines fehlerhaften Radsatzprofils, akustische Detektoren zur Feststellung von Lagerdefekten, Detektoren zur Feststellung eines atypischen dynamischen Verhaltens von Radsätzen und die Einführung von Lagergehäusen aus Polyamid das Potential, Entgleisungen wirksamer zu verhindern oder zu vermindern als Entgleisungsdetektoren.

Eine Koordinierung unter den EU-Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieser Schlussfolgerung der ERA hatte dann ergeben, dass die Europäische Union zum momentanen Zeitpunkt eine verpflichtende Einführung von Entgleisungsdetektoren nicht unterstützt. Es sollte dem Sektor überlassen bleiben, welche Maßnahmen auf der Grundlage des Sicherheitsmanagementsystems auf freiwilliger Basis eingeführt werden sollten.

Der RID-Fachausschuss bekräftigte erneut das Ziel, Vorschriften für die Entgleisungsdetektion in das RID aufzunehmen, stimmte jedoch einer nochmaligen zweijährigen Verschiebung der Inkraftsetzung der Vorschriften zu. Diese Zeit sollte für weitere Prüfungen, insbesondere zur Nutzung telematischer Anwendungen bei der Entgleisungsdetektion genutzt werden. Für die RID-Ausgabe 2013 wurde jedoch die Aufnahme einer Vorschrift beschlossen, mit der die freiwillige Verwendung von Entgleisungsdetektoren geregelt wird.

Sicherheitspflichten der Beteiligten

Der RID-Fachausschuss fasste auch verschiedene Beschlüsse zu den Sicherheitspflichten der Beteiligten in Kapitel 1.4. Um die Dichtheit der Verschluss-einrichtungen vor und nach dem Befüllen zu gewährleisten, müssen Befüller und Entlader Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks erarbeiten. Der Europäische Verband der chemischen Industrie (CEFIC) hat dazu Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe herausgegeben, die die einzelnen Prüfschritte während des Befüllungs- und Entleerungsprozesses genau beschreiben und die auf der Website der OTIF veröffentlicht wurden. Mit dieser Maßnahme sollen Tropfleckagen während der Beförderung, die zu einem Hilfskräfteeinsatz oder sogar zu einer Streckensperrung führen können, möglichst verhindert werden.

Die Prüfungen, die der Beförderer bei der Übernahme von gefährlichen Gütern am Abgangsort bisher nur im Rahmen von repräsentativen Stichproben durchführen musste, müssen nun systematisch bei allen Sendungen durchgeführt werden.

Änderung der Arbeitsweise des RID-Fachausschusses

Wegen der Probleme bei der EU-internen Koordinierung der Sitzungen des RID-Fachausschusses wurde beschlossen, die jährlichen Tagungen im Rahmen einer Arbeitsgruppe (ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses) durchzuführen. Lediglich die letzte Tagung eines Bienniums (in der Regel im Monat Mai der geraden Jahre) sollte als Sitzung des RID-Fachausschusses durchgeführt werden, bei der alle von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse verabschiedet werden sollen. Durch diese Verfahrensweise soll eine offene Diskussion in der Arbeitsgruppe ermöglicht werden, welche die Europäische Union zwar nicht abschließend bindet, aber zu einem von der Mehrheit unterstützten Text der RID-Änderungen führt.

Ein Nachteil dieser Verfahrensweise trat bereits im Geschäftsjahr in Erscheinung, weil die Gemeinsame Tagung eine möglichst schnelle Inkraftsetzung weiterer Änderungen zu RID-Ausgabe 2013 angeregt hatte, die wegen ihres materiellen Charakters nicht im Rahmen eines Fehlerverzeichnisses umgesetzt werden konnten. Es musste deshalb kurzfristig zu einer Sitzung des RID-Fachausschusses eingeladen werden, die aus Gründen der Erreichung des Quorums im Rahmen der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses abgehalten wurde.

3. Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Die erste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses fand vom 12. bis 15. November 2012 in Riga statt und war in erster Linie der weitergehenden Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS gewidmet.

Anfang des Jahrtausends konnte bereits eine große Übereinstimmung zwischen den beiden Gefahrgut-Regelwerken dadurch erzielt werden, indem die Struktur der Anlage 2 zum SMGS an die umstrukturierte Ausgabe des RID angepasst wurde. Diese neue Struktur ermöglicht es, auch alle nachfolgenden Änderungen wesentlich schneller aus dem RID in die Anlage 2 zum SMGS zu übernehmen, so dass die Inkraftsetzungszeitpunkte der alle zwei Jahre revidierten Fassungen heute nur noch ein halbes Jahr auseinanderliegen.

Grundlage der Arbeiten für eine weitergehende Harmonisierung war eine von den Vertretern Lettlands und Polens vorbereitete synoptische Darstellung der Unterschiede zwischen den beiden Gefahrgut-Regelwerken, die von der ständigen Arbeitsgruppe Punkt für Punkt diskutiert wurden. Diese Diskussion wird zunächst bei einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD, zu der auch die interessierten OTIF-Mitgliedstaaten eingeladen werden, fortgesetzt, um dann der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) ein komprimiertes Dokument der Unterschiede vorzulegen.

Eisenbahnunfall in Kijfhoek

Der Vertreter der Niederlande hatte der ständigen Arbeitsgruppe einen Bericht über einen Eisenbahnunfall vorgelegt, der sich am 14. Januar 2011 auf dem Rangierbahnhof in Kijfhoek ereignet hatte und bei dem ein mit Ethanol befüllter Kesselwagen ausgebrannt war. Zwei Wagengruppen mit jeweils vier Wagen waren mit zu hoher Geschwindigkeit in ihr Richtungsgleis gerollt und mit den bereits in diesem Gleis befindlichen Wagen kollidiert.

Die Unfalluntersuchung hatte zum Einen die Erkenntnis geliefert, dass die Informationen auf Rangierbahnhöfen in Bezug auf den genauen Standort von mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen unzureichend sind, und zum Anderen, dass Crash-Puffer zu einem geringeren Schadensausmaß geführt hätten.

Nach einer ersten Diskussion wurde der Vertreter der Niederlande gebeten, einen Antrag auszuarbeiten, in dem die Produktgruppen, auf welche die Sondervorschrift für die Ausrüstung mit Crash-Puffern ausgedehnt werden könnte, näher spezifiziert werden. Momentan gilt diese Sondervorschrift nur für sehr gefährliche Stoffe, für die Tanks mit einem hohen Berechnungsdruck vorgeschrieben sind.

Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung

Steinkohle wird im Schienenverkehr in der Regel als Nicht-Gefahrgut in offenen Wagen befördert. Nachdem es im Jahr 2011 in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein in Deutschland zu einigen wenigen Zwischenfällen gekommen ist, bei denen sich in loser Schüttung beförderte Steinkohle selbst entzündet hat, wurde festgestellt, dass die beförderte Kohle den Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2, Verpackungsgruppe III entsprach. Eine Beförderung als Gefahrgut der UN-Nummer 1361 würde dazu führen, dass im Eisenbahnverkehr künftig statt offener Wagen Wagen mit Decken oder mit öffnungsfähigem Dach verwendet werden müssten, die momentan nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.

Es wurde vereinbart, über eine generelle Freistellung von Steinkohle im RID nachzudenken, sofern bestimmte Bedingungen, wie z.B. Höhe der Verladetemperatur und Beschränkung der Beförderungsdauer, eingehalten werden. Diese Freistellungsvorschrift würde aufwändige Prüfungen der jeweils beförderten Steinkohle, die aus unterschiedlichen Teilen der Welt stammt, vermeiden. Bis zur Aufnahme einer solchen Vorschrift in das RID soll die bisherige Praxis der Verwendung offener Wagen durch den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung legalisiert werden.

4. 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.

Eines der Themen der Sitzung dieser Arbeitsgruppe im Mai 2012 war der Eisenbahnunfall am 29. Juni 2009 in Viareggio, zu dem der Vertreter Italiens den Schlussbericht vorlegte. Während die Unfallursache ermittelt werden konnte, standen die Untersuchungen zu der Frage, durch welches Objekt der Tank perforiert wurde, immer noch aus. Insgesamt hatte die italienische Unfalluntersuchungsbehörde 11 Emp-

fehlungen erarbeitet, von denen zehn Empfehlungen die internationale Regelsetzung berührten.

Bei der Diskussion der Empfehlungen stellte die Arbeitsgruppe fest, dass nur ein geringer Teil dieser Empfehlungen einen Einfluss auf den Rechtsrahmen des RID haben könnte, während der Großteil die Erhöhung der allgemeinen Eisenbahnsicherheit zum Ziel hat, die im RISC-Ausschuss der Europäischen Kommission zu erörtern sind. Bei letzteren Empfehlungen müsste darüber hinaus zunächst geprüft werden, welche Empfehlungen durch bereits existierende oder in Vorbereitung befindliche EU-Vorschriften abgedeckt sind und inwieweit diese Vorschriften auch in die einheitlichen technischen Vorschriften der technischen Anhänge des COTIF übernommen wurden.

Um eine grundlegende Diskussion von Empfehlungen, die das RID betreffen, zu ermöglichen, wurde der Vertreter Italiens gebeten, die jeweiligen momentanen Vorschriften zu analysieren und, soweit erforderlich, konkrete Änderungsvorschläge zu formulieren.

5. 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.

VI. TECHNIK

Die Sektion Technik nimmt die der Organisation durch die Anhänge F und G zum Übereinkommen übertragenen Aufgaben wahr. Sie entwickelt und aktualisiert die Regeln, Verfahren, Register und technischen Vorschriften im Interesse des internationalen Eisenbahnverkehrs. Die Beschlüsse zu den Arbeiten der Sektion Technik werden von der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH vorbereitet und vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) getroffen.

1. Fachausschuss für technische Fragen (CTE)

Am 22. und 23. Mai 2012 hat in Bern die 5. Tagung des CTE stattgefunden. Folgende Dokumente, darunter auch das „Güterwagenpaket“ (ETV WAG und ETV NOI) wurden angenommen:

- ETV WAG – Anhang PP: Das Hauptdokument und die weiteren Anhänge, die bereits bei der 4. Tagung des CTE angenommen worden waren. Nach ihrer Notifizierung ist die gesamte ETV WAG am 1. Dezember 2012 in Kraft getreten.
- ETV NOI, FAHRZGEUGE – LÄRM: Nach ihrer Notifizierung ist diese ETV am 1. Dezember 2012 in Kraft getreten.
- Einheitliche Formate der Zertifikate (Bauart und Betrieb). Nach seiner Notifizierung ist dieses Dokument am 1. Dezember 2012 in Kraft getreten.
- In einem ersten Schritt sind die Änderungen der Spezifizierungen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) zunächst nur in Deutsch und englisch in Kraft getreten. Die französische Fassung musste im Hinblick auf eine Terminologieanpassung mit dem EU-Dokument überarbeitet werden und wurde dann im schriftlichen Verfahren angenommen. Das Dokument wurde dann in allen drei Sprachfassungen notifiziert und für ein Inkrafttreten am 1. März 2013 vorbereitet.
- Erläuternde Bemerkungen zu den ATMF, Artikel 15 § 3 – „ensure“ oder „ascertain“. Dieses Dokument wurde dem Revisionsausschuss übermittelt, der für die Annahme dieser Erläuternden Bemerkungen zu den ATMF zuständig ist.

Bei der 5. Tagung des CTE wurden für die Sektion Technik der OTIF folgende Prioritäten festgelegt:

1. Übertragung der (überarbeiteten) TSI Güterwagen in eine ETV;
2. Umgang mit Fehlern in ETV (Koordinierung der Arbeiten der OTIF mit denen der EU);
3. Abweichungen;
4. Notifizierung der nationalen Vorschriften;
5. Register;

6. Anwendung der Zertifizierungsregeln für ECM;
7. Aktualisierung des Anhangs PP (Ziel: Inkrafttreten am 1. Januar 2014).

2. Ständige Arbeitsgruppe WG TECH

Die WG TECH hat sich 2012 dreimal getroffen. Im Februar 2012 hat sich die 16. Tagung mit der Vorbereitung der 5. CTE-Tagung beschäftigt. Im September 2012 wurde bei der 17. Tagung der WG TECH eine Ad-hoc-Untergruppe für Sicherheit gegründet. Die 18. Tagung fand in Košice (Slowakei) im November 2012 statt. Die WG TECH hat alle vom CTE bestimmten Prioritäten behandelt.

Die Vorstöße im Bereich ETV WAG sind im folgenden Teil dieses Dokuments dargestellt. Die Fortschritte bei allen anderen vom CTE definierten Prioritäten sind unten aufgelistet:

- Umgang mit Fehlern in ETV: Es wurde in Zusammenarbeit mit der ERA/Europäischen Kommission ein Verfahren erarbeitet. Dieses wurde von der WG TECH akzeptiert und wird dem CTE zur Information vorgelegt. Die Annahme durch den CTE wird nicht als notwendig erachtet, da das Verfahren die vom Übereinkommen festgesetzten Vorgaben umsetzt (Artikel 8a APTU) und daher direkt angewendet werden kann.
- Abweichungen: Die WG TECH hat ein Dokument vorbereitet, das zur Annahme durch den CTE bereit liegt.
- Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen: Artikel 12 § 1 APTU besagt, dass die Vertragsstaaten dem Generalsekretär die geltenden nationalen technischen Anforderungen (Vorschriften) mitteilen, die sie verbindlich anwenden möchten. Die ursprünglich festgesetzte Frist für die Notifizierung des Generalsekretärs war der 1. März 2011. Aufgrund der spärlichen Reaktionen auf diese Notifizierungsaufforderung hat der CTE beschlossen, die Frist bis zum 31. Oktober 2012 zu verlängern und die Vertragsstaaten darüber in einem Rundschreiben vom 13. September 2012 informiert. Mit der EU wurde beschlossen, die nationalen technischen Anforderungen in einer öffentlichen Datenbank zugänglich zu machen. Kein EU-Mitgliedstaat hat auf das Rundschreiben geantwortet. Die Vertragsstaaten, die ihre nationalen Anforderungen zum Zeitpunkt dieses Berichts noch nicht notifiziert haben, sind: Albanien, Algerien, Iran, Liechtenstein, Monaco, Syrien, Tunesien, Türkei und Ukraine.
- Register: Das VKM-Register und das ECM-Register sind betriebsbereit und auf der Webseite der OTIF zugänglich. Die OTIF ist in ständigem Kontakt mit der EU und arbeitet mit dieser an den gemeinsamen Registern eng zusammen.
- Anwendung der Zertifizierungsregeln für ECM: Anlage A ATMF „Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)“ ist seit 1. Mai 2012 in Kraft.
- Aktualisierung von Anhang PP: Die aktualisierte Fassung wurde in die überarbeitete Fassung der ETV WAG integriert.

3. Entwurf der überarbeiteten Fassung der ETV WAG und Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe

Nach Abwägung verschiedener Möglichkeiten hat sich die WG TECH für die Ausarbeitung einer vollständig überarbeiteten Fassung der ETV WAG entschieden. Sie hat daraufhin entschieden, dabei den gleichen Prinzipien zu folgen, die bei der überarbeiteten TSI WAG angewendet wurden, einschließlich der von dieser gewährten technischen Freiheit.

Diese technische Freiheit macht die Integration betrieblicher Parameter für eine sichere Verwendung der Wagen erforderlich. Derartige Parameter müssen die Zugzusammenstellung abdecken und sicherstellen, dass die Wagen innerhalb ihrer im technischen Dossier definierten Betriebsbedingungen und -beschränkungen verwendet werden. Zur Analyse dieser Aspekte wurde eine Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe gegründet. Einige ihrer Ergebnisse sind unten aufgeführt:

Zur Aufrechterhaltung des Sicherheitslevels des Eisenbahnsystems muss Folgendes gewährleistet sein:

- alle Wagen müssen, unabhängig von ihrer Bauart, in ihrem nominalen Betriebszustand den grundlegenden Anforderungen entsprechen;
- das Verkehrsunternehmen muss jedes Fahrzeug innerhalb dessen Betriebsbedingungen und -beschränkungen verwenden;
- die Vertragsstaaten müssen die Aktivitäten des/der Eisenbahnunternehmen(s) auf ihrem Staatsgebiet überwachen.

Ein schrittweises Vorgehen scheint bei der Einführung der Bestimmungen zur Sicherheitsverwaltung in die Vorschriften der OTIF das Beste. Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe empfiehlt:

- erstens, eine Überarbeitung der ETV WAG, einschließlich der Bestimmungen zur Zugbildung und zur sicheren Verwendung der Wagen;
- zweitens, Überlegungen anzustellen zu allen nötigen Änderungen der ATMF und ihrer Erläuternden Bemerkungen²;
- drittens, Überlegungen zur Ausarbeitung der ETV OPE anzustellen.

Folglich wird der Entwurf der überarbeiteten ETV WAG für die korrekte Verwendung von Wagen nötige Sicherheitsbestimmungen enthalten. Diese Bestimmungen werden basieren auf den für Wagen gültigen Bestimmungen der TSI OPE.

Der Entwurf der überarbeiteten ETV WAG ist in der Vorbereitung und soll von der 6. Tagung des CTE am 12. und 13. Juni 2013 verabschiedet werden.

² Wenn ein ordnungsgemäß genehmigter/zum Betrieb zugelassener Wagentyp nicht mit der Flotte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder seinem Betriebsumfeld kompatibel ist, kann der Betrieb eines solchen Wagentyps unmöglich sein. Hinsichtlich dieser Schlussfolgerung, sollte Artikel 17 vom Revisionsausschuss überarbeitet werden.

4. Internationale Zusammenarbeit

Die Beziehungen mit der Europäischen Eisenbahnagentur und der Europäischen Kommission haben sich normalisiert und wurden verstärkt. Mehrere bilaterale und trilaterale Treffen haben stattgefunden, mit dem Ziel, die Arbeiten zu harmonisieren. Während der Ausarbeitung der Dokumente der OTIF, war die Zusammenarbeit zwischen Sekretariat, Europäischer Kommission und Europäischer Eisenbahnagentur unterbrochen.

In der Vorbereitungsphase der Überarbeitung der ETV WAG hat die Sektion Technik mehrere Treffen organisiert, um sich mit den anderen Akteuren auszutauschen. Auf diese Weise hat es ein Treffen in Belgrad gegeben, bei dem Serbien, Bosnien-Herzegowina, die EJR Mazedonien und Montenegro teilgenommen haben. Ein weiteres Treffen hat in Frankfurt unter Beteiligung der GEB und der UIP stattgefunden. Darüber hinaus gab es bilaterale Diskussionen mit Wagenhaltern jenseits der Grenzen der EU.

Im Oktober 2012 war die Sektion Technik als Beobachter bei der jährlichen Tagung des Ausschusses für Infrastruktur und Rollmaterial der OSShD vertreten.

5. Konsultation zu Reglementierungsprojekten der EU

2012 hat die Europäische Kommission die OTIF an einer Konsultation über die Entwürfe der überarbeiteten TSI LOC&PAS und der TSI SRT beteiligt. Die erhaltenen Kommentare von Seiten der OTIF-Mitgliedstaaten wurden an die Europäische Kommission weitergeleitet.

6. Personal

2012 waren zwei Mitarbeiter in der Sektion Technik beschäftigt. Am 1. Mai trat ein neuer Sektionsleiter (Bas Leermakers) seinen Dienst als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Herrn Raff an. Im Sommer 2012 wurde eine dritte Stelle ausgeschrieben. Frist für Bewerbungen war Ende 2012 und der Dienstantritt des dritten Mitarbeiters ist für 2013 vorgesehen.

7. Gesamtüberblick der Aktivitäten

Nachfolgende Tabelle zeigt einen Gesamtüberblick der im Sinne des Übereinkommens unternommenen Aktivitäten sowie deren Stand Ende 2012.

APTU

Punkt	Entsprechender Teil des Übereinkommens	Stand
1	Artikel 4, 6 und 8: Ausarbeitung und Annahme von ETV <i>Der CTE bereitet die ETV mit Hilfe der Arbeitsgruppen und des GS vor. Er entscheidet über ihre Annahme. Die angenommenen ETV werden mit der Liste der geltenden ETV veröffentlicht.</i>	In Arbeit
2	Artikel 5: Validierung und Veröffentlichung technischer Normen und Artikel: 6 Annahme von ETV	In Arbeit In der Praxis werden die Normen validiert, wenn sie in ETV in Bezug genommen werden.
3	Artikel 8a: Korrektur von Mängeln in ETV	Dieses 2012 erarbeitete und von der WG TECH akzeptierte Verfahren wird dem 6. CTE zur Information vorgelegt.
4	Artikel 12, § 1: Veröffentlichung der nationalen technischen Anforderung in einer Datenbank <i>Die Vertragsstaaten informieren den GS. Der GS veröffentlicht sie in einer Datenbank.</i>	Durch Beschluss des 5. CTE wurde die Frist für die Notifizierung bis zum 31. Oktober 2012 verlängert. Zur Erinnerung wurde ein Rundschreiben an die Vertragsstaaten verschickt, damit sie ihre Anforderungen notifizieren → schwache Reaktion der Mitgliedstaaten. Datenbank noch nicht geschaffen. Die angewendeten Anforderungen sollten klarer sein. Die OTIF wird sich dieser Frage genauer annehmen.
5	Artikel 13, § 1: Einstufung der nationalen technischen Anforderungen <ul style="list-style-type: none">Gemäß den in APTU-Anlage 2 aufgestellten Kategorien (A, B, C) <i>Die Vertragsstaaten und regionalen Organisationen arbeiten mit CTE und GS unter der Verantwortung des CTE zusammen.</i>	Die Notifizierung der Anforderungen (Punkt 4) muss zunächst abgeschlossen sein.
6	Artikel 13 § 3: Referenzdokument mit Querverweisen zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen; auch „Äquivalenztabelle“ genannt <ul style="list-style-type: none">Gemäß den in APTU-Anlage 1 definierten 14 Kategorien <i>Der CTE überwacht die Erstellung dieses Dokuments, das auf der Webseite der Organisation veröffentlicht wird.</i>	Die Notifizierung der Anforderungen (Punkt 4) und deren Einstufung (Punkt 5) müssen zunächst abgeschlossen sein.

ATMF

Punkt	Entsprechender Teil des Übereinkommens	Stand
7	Artikel 4 § 2: Bewertungselemente für die Bewertung der Konformität eines Bauelements mit der ETV <i>Der CTE legt die Module fest.</i>	Die Bewertungsmodule wurden angenommen und die ETV GEN-D ist seit dem 1. Oktober 2012 in Kraft.
8	Artikel 5 § 5: Veröffentlichung der notifizierten nationalen Einrichtungen für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen <i>Die Vertragsstaaten überwachen dies und informieren den GS. Dieser veröffentlicht daraufhin die Liste.</i>	Die OTIF erinnert ihre Mitgliedstaaten an die Notifizierung der Einrichtungen.
9	Artikel 7a: verbindliche Richtlinien und Bestimmungen zu Abweichungen <i>Der CTE nimmt die Richtlinien und Bestimmungen an.</i>	Ein Dokumententwurf wurde zur Annahme beim 5. CTE vorbereitet, es wurde aber festgestellt, dass noch Änderungen nötig waren. Das Dokument wurde von der WG TECH überarbeitet und zur Annahme durch den 6. CTE vorbereitet.
10	Artikel 10 § 11: Veröffentlichung von Informationen zur teilweisen Anwendung von ETV bei Erneuerungen und Umrüstungen; dem Generalsekretär von den Vertragsstaaten notifiziert <i>Die Vertragsstaaten teilen dem GS die Informationen mit, dieser veröffentlicht sie im Internet.</i>	Keine Notifizierung von Seiten der Mitgliedstaaten erhalten.
11	Artikel 10b: Veröffentlichung der nationalen und regionalen Bestimmungen für Bewertungen und Erklärungen, in Ergänzung der vom CTE angenommenen Bestimmungen. <i>Die Vertragsstaaten informieren den GS, dieser informiert den CTE und veröffentlicht.</i>	Die Bewertungsverfahren sind in der ETV GEN-D geregelt. Sie wurde vom CTE angenommen und ist am 1. Oktober 2012 in Kraft getreten.
12	Artikel 12 § 1 Vorlagen für das „Bauartzertifikat“ und das „Betriebszertifikat“	Diese Bestimmungen wurden vom CTE angenommen und sind am 1. Oktober 2012 in Kraft getreten.
13	Artikel 12 § 1: Vorlagen für die ETV Konformitätserklärung <i>Vorbereitung und Annahme durch den CTE.</i>	Anlage 1 der ETV GEN-D „Konformitätserklärung“ Inkrafttretensdatum: 1. Oktober 2012
14	Artikel 12 § 1: Vorlage des „Bewertungsberichts“ zum Antrag auf Zulassung eines Fahrzeugs <i>Vorbereitung und Annahme durch den CTE.</i>	Die ETV GEN-D legt die Anforderungen für die Erklärungen fest, das Format des „Bewertungsberichts“ wird aber nicht vorgegeben.
15	Artikel 13 § 1 und 4: Register der zugelassenen Typen und Bauarten, einschließlich funktionale und technische Architektur <i>Der CTE legt die funktionale und technische Architektur fest.</i>	Bis heute keine Aktivitäten. Die OTIF verfolgt die Entwicklungen innerhalb der EU genau.
16	Artikel 13 § 2 und 4: Register mit Informationen zu den zuständigen Behörden und Einrichtungen sowie zu den akkreditierten Prüfern für ECM <i>Der CTE legt die funktionale und technische Architektur fest.</i>	Die Zertifizierungsstellen für ECM werden in da ECM-Register integriert, das betriebsbereit und auf der Webseite der OTIF zugänglich ist.

17	<p>Artikel 13 § 3: Der CTE kann beschließen, in die Datenbank weitere Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der Fahrzeuge, Unfälle und Zwischenfälle, die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller, ECM usw.</p> <p><i>Der CTE kann die Einbeziehung dessen beschließen.</i></p>	<p>Mit Ausnahme des ECM-Registers, wurde von dieser Möglichkeit 2012 kein Gebrauch gemacht.</p>
18	<p>Artikel 14 § 2: Bestimmung der Zeichen zur Anbringung an Fahrzeugen, aus denen klar hervorgeht, dass das Fahrzeug für den internationalen Verkehr zugelassen wurde</p> <p><i>Der CTE legt das Zeichen fest.</i></p>	<p>Diese Bestimmung ist in Anhang PP der ETV WAG enthalten. Inkrafttretensdatum: 1. Dezember 2012</p> <p>Die überarbeiteten Parameter werden in die überarbeitete ETV WAG integriert.</p>
19	<p>Artikel 15 § 2 (ECM): detaillierte Regeln zur Zertifizierung und Prüfung der ECM, der akkreditierten/anerkannten Prüfer, der Akkreditierungs/Anerkennungsstelle sowie die Prüfungen und Prüfzertifikate</p> <p><i>Der CTE nimmt diese Vorschriften an.</i></p>	<p>ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung der ECM Inkrafttretensdatum: 1. Mai 2012</p>
20	<p>Artikel 15 § 5: Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen</p> <p><i>Der CTE kann sie annehmen, in diesem Fall werden sie auf der Webseite der Organisation veröffentlicht.</i></p>	<p>ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung der ECM Inkrafttretensdatum: 1. Mai 2012</p>
21	<p>Artikel 16 § 4: Untersuchung der Ursachen für Unfälle und schwere Zwischenfälle und Anweisung an die Vertragsstaaten, die betroffenen Zertifikate und Erklärungen ruhen zu lassen.</p> <p><i>Der CTE kann die Ursachen untersuchen und ein Ruhenlassen anordnen.</i></p>	<p>Keine Aktivitäten 2012</p>
22	<p>Artikel 16 § 5: Vorbereitung und Annahme von weiteren zwingenden Bestimmungen betreffend die Untersuchung von Unfällen.</p> <p><i>Der CTE kann diese Vorschriften ausarbeiten.</i></p>	<p>Keine Aktivitäten 2012</p>
23	<p>Artikel 19 § 5: Der CTE kann beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.</p> <p><i>Der CTE kann dies beschließen.</i></p>	<p>Dieser Punkt erfordert keinerlei Aktivität, eröffnet jedoch eine Möglichkeit, auf die im Notfall zurückgegriffen werden kann.</p>
24	<p>Artikel 19 § 7: sonstige Übergangsbestimmungen, die nicht in Artikel 19 erwähnt sind</p> <p><i>Der CTE kann derartige Bestimmungen beschließen.</i></p>	<p>Dieser Punkt erfordert keinerlei Aktivität, eröffnet jedoch eine Möglichkeit, auf die im Notfall zurückgegriffen werden kann.</p>
25	<p>Artikel 20: Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen</p> <p><i>Der CTE kann mit von den beteiligten Parteien im Wege unmittelbarer Verhandlungen nicht ausgeräumten Meinungsverschiedenheiten befasst werden.</i></p>	<p>Dieser Punkt erfordert keinerlei Aktivität, eröffnet jedoch eine Möglichkeit, auf die im Notfall zurückgegriffen werden kann.</p>

VII. ERLEICHTERUNGEN BEIM GRENZÜBERGANG

2012 ist der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (AEE) zweimal zusammen gekommen (23. und 24. Februar 2012 und 29. und 30. Mai 2012).

Hauptsächlich im Hinblick auf die 11. Generalversammlung (Genf, 19. und 20. September 2012) hat der AEE einen Bericht über die Ausrichtung und den Ablauf der Arbeiten sowie über die Maßnahmen, mit denen die Generalversammlung ihn beauftragen könnte verfasst. Ebenfalls vorgesehen war die Schaffung einer Arbeitsgruppe zur Analyse, unter Berücksichtigung der von anderen internationalen Organisationen durchgeführten ähnlichen Arbeiten, der Hindernisse beim Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr, zur Erarbeitung von Lösungen zur Beseitigung dieser Hindernisse und zur Untersuchung der möglichen Auswirkungen dieser Lösungen.

Die 11. Generalversammlung hat diesen Bericht, die darin vorgesehenen Maßnahmen und die Absicht des AEE, zur Durchführung der in den Maßnahmen definierten Tätigkeiten eine Arbeitsgruppe zu schaffen, zur Kenntnis genommen.

Sie hat einerseits den Generalsekretär beauftragt, Beziehungen zur Weltzollorganisation zu knüpfen und zu unterhalten, um durch den Austausch der Beratungsergebnisse die Erleichterungsziele beider Parteien in die Arbeiten der jeweils anderen Organisation zu integrieren. Andererseits hat sie den AEE beauftragt, bis 2015 eine Resolution vorzulegen, mit der die Mitgliedstaaten, die die Kyoto-Konvention noch nicht ratifiziert haben, aufgefordert werden, dies zu tun.

Bei der Wahl des neuen Generalsekretärs hat dieser die Idee vertreten, das Handlungsfeld des Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zu restrukturieren und mehr auf die Güterverkehrskorridore der EU ergänzende Korridore auszulegen. Diese neue Richtung wird 2013 weiterentwickelt.

VIII. 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. Wichtige Ereignisse im Jahre 2012 im Bereich Zusammenarbeit sind in den jeweiligen Fachteilen erwähnt.

IX. DIE ORGANISATION OTIF

1. Allgemeine Organe der OTIF

a) Generalversammlung

Die 11. Generalversammlung tagte unter dem Vorsitz Spaniens am 19. und 20. September 2012 in Genf und hat sich unter anderem mit der Wahl des Generalsekretärs für die Amtsperiode 2013-2015 und mit der Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015 befasst. An der Generalversammlung nahmen 44 der 48 Mitgliedstaaten und eine supranationale regionale Organisation, die dem COTIF beigetreten ist (EU), teil.

Nicht nur das assoziierte Mitglied Jordanien, sondern sieben weitere Staaten, die sich für eine Mitgliedschaft interessieren, waren vertreten (Afghanistan, Saudi-Arabien, Aserbaidschan, Vereinigte Arabische Emirate, Oman, Pakistan, Katar). Außerdem nahmen Vertreter zweier internationaler Organisationen (UNECE, OSShD) und zweier internationaler Verbände (CIT, IVT) an der Generalversammlung mit beratender Stimme teil.

Die Generalversammlung wählte Herrn François Davenne (Frankreich) zum Generalsekretär. Sie beauftragte den Generalsekretär, in Zusammenarbeit dem Verwaltungsausschuss einen Entwurf für einen Plan auszuarbeiten, um die Haushaltsmittel der OTIF effizienter zu nutzen, ohne die Erfüllung der Aufgaben der OTIF zu beeinträchtigen, und um den Haushalt im Hinblick auf die in den vergangenen Jahren nicht ausgeschöpften Mittel zu reduzieren.

Hinsichtlich der Wahl eines neuen Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015 folgte die Versammlung dem Vorschlag des bis zum 30. September 2012 amtierenden Ausschusses zu seiner Neubestellung und wählte die Niederlande in den Vorsitz.

Die Versammlung nahm von Informationen über das UNECE-Projekt „Vereinheitlichtes Eisenbahnrecht“ Kenntnis und fasste Beschlüsse in Bezug auf Beiträge der OTIF zum weiteren Verhandlungs- und Entscheidungsprozess zur Schaffung dieses vereinheitlichten Eisenbahnrechtes.

b) Verwaltungsausschuss

2012 kam der Verwaltungsausschuss zwei Mal unter tschechischem Vorsitz in Person von Herrn Michal Němec in Bern zusammen. Die 117. Tagung fand am 23. und 24. Mai 2012, und eine außerordentliche Tagung am 20. Juni 2012 statt.

Während dieser beiden Tagungen hat der Ausschuss viel Zeit auf die Vorbereitung der 11. Generalversammlung und insbesondere auf die Wahl des Generalsekretärs für die Amtszeit vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2015 verwendet. Darüber hinaus hat der den Bericht über die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012 genehmigt und Vorschläge über seine Zusammensetzung für die Amtszeit vom

1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015 gemacht. Dann hat er sich zu den Höchstbeträgen der Ausgaben für den Zeitraum 2013-2018 geäußert.

Ansonsten hat der Ausschuss den Geschäftsbericht und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung genehmigt. Auf der Grundlage der genehmigten Jahresrechnung hat er die endültigen Beiträge 2011 basierend auf dem angenommenen Voranschlag festgelegt und beschlossen, den Ertragsüberschuss von CHF 355 876,64 zur Senkung der Mitgliedsbeiträge zu verwenden.

c) 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 2014 stattfindende 25. Tagung des Ausschusses in Vormerk genommen.

2. **Kommunikation**

a) Zeitschrift und Presse

Die erste elektronische Ausgabe der Zeitschrift ist 2011 erschienen. 2012 sind vier Ausgaben der elektronischen Zeitschrift herausgegeben worden. 2013 wird eine Neuausrichtung der Zeitschrift stattfinden.

Die 2011 lancierten Presseaktivitäten haben keine nennenswerten Ergebnisse gebracht. Wie die Zeitschrift werden sie tiefgreifend überarbeitet und im Sinne einer neuen Kommunikationsstrategie abgeändert werden.

b) Internet

Im Laufe des Jahres wurde die Website der OTIF in 108 Aktualisierungsserien regelmäßig auf dem neuesten Stand gehalten. Auf diese Weise 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

Der Beschluss des Verwaltungsausschusses, eine kostenfreie „reine Leseversion“ des RID bereitzustellen wurde befolgt, es wurde aber noch keine Bilanz gezogen.

Die Geschäftsordnung des Verwaltungsausschusses (in Kraft seit dem 1. Januar 2012) und die Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses wurden unter „**Organes**“ eingestellt, genauso wie die neue Liste der Schiedsrichter.

Unter „**Recht**“ wurden verschiedene Urteile veröffentlicht. Und auch die Erläuternden Bemerkungen zum COTIF 1999 und eine niederländische und russische Fassung des COTIF 1999 sowie die Aktualisierungen der Listen zum „Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten“ und den „Erklärungen und Vorbehalten“. Die Eisenbahnlisten CIV und CIM, und die Liste der Linien zur See und auf Binnengewässern CIV und CIM wurden regelmäßig aktualisiert.

Die Aktivitäten im Bereich der „**Beförderung gefährlicher Güter**“ spiegeln sich in den diversen Updates und Aktualisierungen verschiedener Notifizierungen, Errata und Mitteilungen der Änderungen des RID wider. Darüber hinaus wurden verschiedene Fachdokumente allgemeinen Interesses zur Verfügung gestellt.

Die Informationen zu den Arbeiten der Sektion „**Technik**“ wurden u.a. durch die Bereitstellung der Dokumente für die 5. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) und die 16., 17. und 18. Tagung der CTE-Arbeitsgruppe WG TECH aktualisiert.

Das Register der Fahrzeughalterkennungen (VKM) und das Register zur Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) sowie die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) werden für die Nutzer regelmäßig aktualisiert.

Im Bereich „**Veröffentlichungen**“ allgemeinerer Natur ist der Geschäftsbericht 2011 zu erwähnen, aus dem die Aktivitäten der OTIF für das gesamte Jahr hervorgehen. Ebenfalls auf der Webseite der OTIF befindet sich nun eine Vorstellung der OTIF in russischer Sprache.

Unter „**Presse**“ wurden nur 4 Pressemitteilungen veröffentlicht, es hat auch keine Bewertung der Auswirkungen auf die Fachpresse durchgeführt.

3. Finanzen

Die Finanzlage der Organisation hat sich in diesem Jahr positiv entwickelt. Die Bereitschaft der Mitgliedstaaten, rechtzeitig, in Form von Vorauszahlungen, ihre Mitgliedsbeiträge für das laufende Geschäftsjahr zu begleichen, ist sogar noch gestiegen. Während im Vorjahr 73,4 % der Beiträge bei elf von 47 Mitgliedstaaten offen waren, sank die Zahl der Schuldner auf sechs von 48 Staaten herunter. Die Vorschüsse sind also per Ende 2012 zu 95,49% bei der OTIF bereits bezahlt worden.

Die Schulden aus den Vorjahren haben ebenfalls abgenommen. Aus dem Jahr 2011 waren per 31. Dezember 2012 nur noch bei vier Staaten rund 3,56% der endgültigen Beiträge 2011 offen. Die Schulden aus noch früheren Jahren reduzierten sich gar auf einen Betrag von CHF 96'028, was auf die Jahre 2009 und 2010 verteilt gerade nur zwei Staaten betrifft. Allerdings sollte die Finanzlage dahin gehend relativiert werden, da die Vorschüsse auf dem Niveau der Beiträge 2010 von CHF 3'062'383 festgelegt worden waren. Wie bereits im finanziellen Geschäftsbericht erwähnt, hängt dieses tiefe Niveau mit den allgemein gesunkenen Ausgaben der Organisation im Geschäftsjahr 2012 zusammen, die ihrerseits auf einen Rückgang der Aktivitäten zurückzuführen sind. Über die detaillierten Informationen zur aktuellen Lage per 31. Dezember 2012 und rund um die Mitgliederbeiträge gibt insbesondere das Dokument CA 118.7 „Allgemeine Finanzlage“ Auskunft, welches an der 118. Tagung vom 20. und 21. Februar 2013 präsentiert wurde.

Wie schon Ende des Jahres 2011 haben immer noch 5 Mitgliedstaaten das Protokoll 1999 nicht ratifiziert und werden daher gemäss Artikel 11 § 1 COTIF 1980 veranlagt. Der fiktive Kilometersatz in diesem Berichtsjahr hat aber um CHF 1,264355 abgenommen und beläuft sich neu auf CHF 6,931053, denn Marokko,

welches noch im Laufe des Jahres 2011 das Vilnius-Protokoll unterzeichnet hatte, scheidet nun definitiv aus dieser alten Berechnungsweise aus. Der Sonderstatus, den diese hier erwähnten Staaten bezüglich der Abrechnungsmethode einnehmen, kann jedoch weder für die OTIF noch für die betreffenden Staaten inskünftig von grossem Nutzen sein.

Bezüglich der Reserven hat sich der Stand bis am 31. Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr nur leicht verändert. So wurde ja im Vorjahr der Überschuss von CHF 355'876 an die Mitgliedstaaten rückverteilt. Da die Voranschläge im Bereich Gebäudeunterhalt und EDV-Ausstattung 2012 nicht ausgeschöpft wurden, hat sich der Reservefonds gemäss üblicher Praxis um ca. CHF 29'630 auf rund CHF 7'771'300 erhöht.

Das Minderergebnis von CHF 157'092 ist zurückzuführen auf eine Empfehlung des Rechnungsprüfers, eine Rückstellung für angehende Prozesskosten im Betrag von CHF 179'400 zu schaffen. Durch die Umsetzung dieser Empfehlung schafft sich der Generalsekretär eine finanzielle Basis, um die vom Vorgängerteam "geerbten" Rechtsstreitigkeiten zum Abschluss zu bringen.

Ganz offensichtlich hat das Börsenjahr 2012 die Ergebnisse der Jahresrechnung wesentlich mitgeprägt. Die bilanziellen Verluste gingen also um satte CHF 119'400 zurück. Wie an der 118. Tagung des Verwaltungsausschusses vom 20. und 21. Februar 2013 bereits dargestellt, sollte an der 119. Tagung eine Strategie für das gesamte Wertschriftenportfolio präsentiert werden, da der Verwaltungsausschuss ja seit längerem zur Überzeugung gekommen ist, aufgrund des allzu grossen Risikos für so eine so kleine Organisation auf diesen Märkten nun längerfristig komplett aus den Börsen- und Handelsgeschäften auszusteigen.

Ausführliche Informationen befinden sich wie immer im Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2012, der den Mitgliedstaaten nach seiner Genehmigung durch die 119. Tagung des Verwaltungsausschusses (26./27.06.2013) zugesandt wird.

4. Personal

Die OTIF hat im vergangenen Berichtsjahr 2012 drei Abgänge und vier Neueintritte bei den Mitarbeitenden registriert. Frau Marchal und Herr Raff traten in der ersten Jahreshälfte in den Ruhestand. Wir bedauern auch das Ausscheiden von Frau Gaillard, welche nach langer Krankheit im Jahr 2012 gestorben ist. Herr Leermarkers konnte Herrn Raff in der Sektion „Technik“ nahtlos ersetzen. Ab Ende August 2012 trat Herr Burri nun definitiv nach vorangehender 3-monatiger Interimstätigkeit in die Buchhaltung ein. Im September wurde Herr Smiljanic zur Verwaltung und Betreuung der Website eingestellt. Ab November kam Frau Meyer in die Organisation, welche für Sicherheitsfragen, Buchhaltungsaushilfe und die Gebäudeverwaltung eingesetzt wurde.

5. Gebäude

Das abgelaufene Jahr 2012 hat erneut einen Rückgang der Investitionen ins Gebäude erlebt. Hierdurch entsteht mittelfristig das Problem größerer Renovierungskosten, für die bislang keine Rückstellungen geschaffen wurden.

