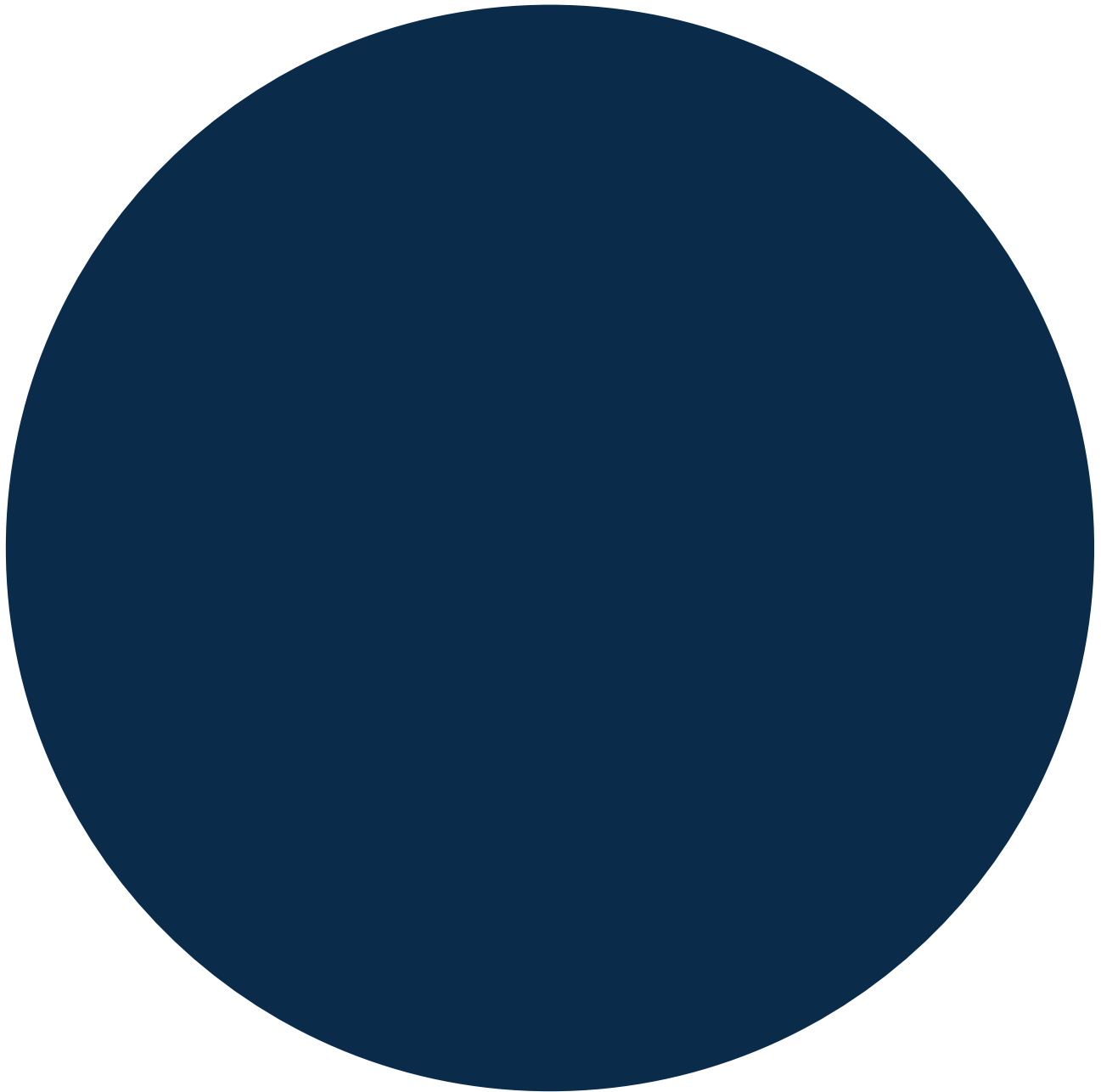


INFORMATIONSDOKUMENT

Genehmigung der auf der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung
angenommenen Änderungen



AUFRUF ZUR ZÜGIGEN GENEHMIGUNG DER ÄNDERUNGEN

Einleitung

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr ([COTIF](#)) ist ein zwischen Staaten geschlossenes internationales Abkommen. Mit dem COTIF wurde die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gegründet und ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen den OTIF-Mitgliedern geschaffen ([OTIF-Mitgliedschaft und Anwendung der Anhänge zum COTIF](#)).

Ziel der OTIF ist es gemäß Artikel 2 § 1 COTIF, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern. Dieses Ziel verfolgt die OTIF in erster Linie durch die Ausarbeitung, Annahme und Anwendung einheitlicher Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr. Wie jedes Rechtssystem muss auch das COTIF zeitgemäß bleiben und auf rechtliche, wirtschaftliche, technologische und sonstige Entwicklungen reagieren können. Dies wird durch die Änderung der Bestimmungen des COTIF erreicht. Rechtliche Wirkung entfalten diese Änderungen jedoch erst, wenn sie in Kraft getreten sind und tatsächlich angewendet werden.

Das COTIF sieht zwei grundlegende Verfahren zur Änderung des Übereinkommens und seiner Anhänge vor: Änderungen durch die Generalversammlung und Änderungen durch die verschiedenen Ausschüsse gemäß Artikel 33 COTIF. Das vorliegende Dokument betrifft die von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen.

Aufruf zur zügigen Genehmigung der 2015 und 2018 angenommenen Änderungen

Auf ihrer 12. Tagung im Jahr 2015 nahm die Generalversammlung Änderungen am Grundübereinkommen sowie an den Anhängen D (ER CUV)¹, F (ER APTU)² und G (ER ATMF)³ an. Auf ihrer 13. Tagung im Jahr 2018 nahm sie weitere Änderungen am Grundübereinkommen, Änderungen an den Anhängen E (ER CUI)⁴ und G (ER ATMF) sowie einen neuen Anhang H (ER EST)⁵ an.

Das Inkrafttreten der von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen steht noch aus, da die gemäß Artikel 34 COTIF (siehe S. 9) erforderliche Anzahl von Genehmigungen durch die Mitgliedstaaten noch nicht erreicht wurde ([Übersicht über den aktuellen Stand der Genehmigungen](#)). Bis zum Inkrafttreten der Änderungen gelten in allen Mitgliedstaaten⁶ die derzeitigen Bestimmungen, auch in jenen Mitgliedstaaten, die die geänderten Bestimmungen

bereits genehmigt haben.

Es liegt im gemeinsamen Interesse der OTIF, ihrer Mitgliedstaaten und des Eisenbahnsektors, dass die genannten Änderungen so bald wie möglich in Kraft treten. Mitgliedstaaten, die diese Änderungen noch nicht genehmigt haben, werden daher nachdrücklich gebeten, die hierfür erforderlichen Schritte so rasch wie möglich einzuleiten.

Eine zeitnahe Genehmigung durch die Mitgliedstaaten ist entscheidend. Nur so können die 2015 und 2018 beschlossenen Reformen Rechtskraft erlangen, das Rechtssystem des COTIF gestärkt werden und sichergestellt werden, dass die OTIF weiterhin handlungsfähig bleibt und ihren Rechtsrahmen an die Erfordernisse des internationalen Eisenbahnverkehrs anpassen kann.

¹ Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D zum Übereinkommen).

² Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen).

³ Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen).

⁴ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen).

⁵ Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST – Anhang H zum Übereinkommen).

⁶ Ausgenommen derjenigen, die gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF eine Erklärung (Vorbehalt) abgegeben haben, einen bestimmten Anhang zum COTIF nicht anzuwenden.

Genehmigung der von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen des Übereinkommens – ein Kurzleitfaden

Depositar des Übereinkommens

Gemäß dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der durch das Änderungsprotokoll vom 3. Juni 1999 geänderten Fassung werden die Aufgaben des Depositors vom Generalsekretär der OTIF wahrgenommen (vgl. Artikel 21 § 3 [COTIF](#) und Abs. 3 ff. des [Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF](#)).

Anforderungen an die Genehmigungsurkunde

Urschrift der Urkunde

Der Depositar erkennt nur Urschriften als gültig an. Dies bedeutet, dass nur eine physische Papiaerausfertigung die erforderlichen Kriterien erfüllt (vgl. Anhang V des [Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF](#)). Es werden nur die handschriftlich unterzeichneten Urschriften in Papierform akzeptiert. Elektronisch signierte Urkunden werden nicht akzeptiert.

Da die Erstellung einer Genehmigungsurkunde komplex ist und besonderen Anforderungen unterliegt, bittet das Sekretariat die Mitgliedstaaten, zunächst eine digitale Kopie des Entwurfs zur Prüfung an die Abteilung Recht und äußere Angelegenheiten (law@otif.org) zu senden, bevor die zuständigen Behörden die Urkunde endgültig ausfertigen. So kann sichergestellt werden, dass die endgültige Fassung rechtsgültig ist und vom Depositar angenommen werden kann.

Alle Urkunden sind zu richten an die

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Abteilung Recht und äußere Angelegenheiten
Gryphenhübeliweg 30
3006 Bern
Schweiz

Nachstehend finden Sie Musterurkunden für die Genehmigung der von der Generalversammlung angenommenen Änderungen:

- [12. Tagung](#);
- [13. Tagung](#);
- [12. und 13. Tagung](#).

Wer kann eine Genehmigungsurkunde unterzeichnen?

Nach international anerkannter Praxis ist eine vom Staatsoberhaupt, von der Regierungschefin oder dem Regierungschef oder von der Außenministerin oder dem Außenminister („zuständige Staatsorgane“) unterzeichnete Urkunde gültig und bringt die Zustimmung zum Ausdruck, durch die Änderungen gebunden zu sein (vgl. Ziff. 17 ff. und Anhang V des [Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF](#)).

Soll eine andere Person eine Genehmigungsurkunde unterzeichnen, muss sie eine Vollmacht (Unterzeichnungsvollmacht) vorlegen.

Nachstehend finden Sie Mustervollmachten (Unterzeichnungsvollmachten) zur Genehmigung der von der Generalversammlung genehmigten Änderungen:

- [12. Tagung](#);
- [13. Tagung](#);
- [12. und 13. Tagung](#)

sowie ein Muster für eine [Generalvollmacht](#).

Unterzeichnet somit eine andere Person als eines der drei genannten zuständigen Staatsorgane die Genehmigungsurkunde, benötigt der Depositar zwei Urkunden: die Vollmacht und die Genehmigungsurkunde.

Von der 12. Generalversammlung angenommene Änderungen

Änderungen am Grundübereinkommen

Authentischer Wortlaut der vom Depositär mitgeteilten Änderungen. Entsprechende Änderungen an den **konsolidierten Erläuternden Bemerkungen**.

Zusammenfassung der Änderungen

Artikel 3 „Internationale Zusammenarbeit“: „Europäischen Gemeinschaften“ wird durch „Europäische Union“ ersetzt.

Artikel 12 „Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung“: Die Definition des Begriffs „Halter“ wird an die Definition in den ER CUV angeglichen, die der Revisionsausschuss auf seiner 25. Tagung angenommen hat.

Artikel 14 „Generalversammlung“, 15 „Verwaltungsausschuss“, 25 „Arbeitsprogramm. Voranschlag. Rechnungsabschluss. Geschäftsbericht“ und 26 „Finanzierung der Ausgaben“: Die Änderungen betreffen vor allem den Finanz- und Haushaltszyklus der Organisation. Für Voranschlag, Rechnungsabschluss, Geschäftsbericht, Beiträge und Vorauszahlungen wird wieder ein jährlicher Rhythmus eingeführt; für das Arbeitsprogramm bleibt es bei einem Zweijahreszeitraum. Die Generalversammlung setzt den Höchstbetrag, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode erreichen dürfen, künftig für Zeiträume von drei statt sechs Jahren fest.

Artikel 20 „Fachausschuss für technische Fragen“: Die Änderung präzisiert die Befugnisse des Fachausschusses für technische Fragen in Bezug auf technische Normen und einheitliche technische Vorschriften. Der Ausschuss kann technische Normen für verbindlich erklären oder ablehnen, sie jedoch nicht ändern. Einheitliche technische Vorschriften kann er dagegen annehmen oder ändern.

Artikel 24 „Listen der Linien“: Die Änderung vereinheitlicht die Frist, nach deren Ablauf eine Linie zur See oder auf Binnengewässern bzw. eine Eisenbahnstrecke nach ihrer Eintragung dem COTIF unterstellt ist, und die Frist, nach deren Ablauf sie nach ihrer Streichung nicht mehr dem COTIF unterstellt ist.

Artikel 33 „Zuständigkeit“: Mit der Änderung wird die Zuständigkeit des Revisionsausschusses angepasst, indem nach der Änderung von Artikel 27 durch den Revisionsausschuss auf seiner 25. Tagung der Verweis auf die in seine Zuständigkeit fallenden Bestimmungen aktualisiert wird.

Änderungen an Anhang D (CUV) Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

Authentischer Wortlaut der vom Depositär mitgeteilten Änderungen.

Entsprechende Änderungen an den **konsolidierten Erläuternden Bemerkungen**.

Zusammenfassung der Änderungen

In die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV wird ein neuer Artikel 1a („Regelungsbereich“) aufgenommen. Damit wird klargestellt, dass die ER CUV „ausschließlich die aus dem Vertrag über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM erwachsenden Rechte und Pflichten der Vertragsparteien [regeln]“ und dass „[d]ie auf Wagenverwendungen anzuwendenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften insbesondere über die technische Zulassung, die Instandhaltung und die Betriebssicherheit [...] unberührt [bleiben]“.

Artikel 9 wird um eine Bestimmung ergänzt, die ausdrücklich bestätigt, dass die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) „als Person [gilt], derer sich der Halter bedient.“ Hierzu wird ein neuer Artikel 9 § 3 eingefügt. Der bisherige Artikel 9 § 3 wird zu Artikel 9 § 4 und geringfügig angepasst, um zusätzlich auf den neuen Artikel 9 § 3 zu verweisen.

Änderungen an Anhang F (APTU)

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist

Authentischer Wortlaut der vom Depositär mitgeteilten Änderungen.

Entsprechende Änderungen an den **konsolidierten Erläuternden Bemerkungen**.

Zusammenfassung der Änderungen

In Artikel 3 wird „sonstiges Eisenbahnmateriale“ gestrichen.

Das in Artikel 3 § 1 Buchst. a) festgelegte Ziel besteht nun darin, das freie Verkehren von Fahrzeugen im internationalen Verkehr zu erleichtern. Das bisherige zusätzliche Ziel, die „freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmateriale im internationalen Verkehr [zu] erleichtern“, wird gestrichen.

Als Begründung wurde angegeben, dass der Begriff „sonstiges Eisenbahnmateriale“ keinen praktischen Zweck zu erfüllen scheint. Als weiteres Argument kann angeführt werden, dass der Begriff „sonstiges Eisenbahnmateriale“ im Unionsrecht (EU) keine Entsprechung hat, womit jegliche Anforderung bezüglich sonstigen Eisenbahnmaterials zu einer Inkompatibilitätsquelle zwischen COTIF und EU-Recht und so zum Hindernis für den internationalen Eisenbahnverkehr werden könnte.

Änderungen an Anhang G (ATMF)

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

Authentischer Wortlaut der vom Depositär mitgeteilten Änderungen.

Entsprechende Änderungen an den **konsolidierten Erläuternden Bemerkungen**.

Zusammenfassung der Änderungen

In den Artikeln 1 und 3 wird „sonstiges Eisenbahnmateriale“ gestrichen.

Grund hierfür ist, dass der Begriff aus Anhang F (APTU) gestrichen wurde.

Hinweis: Auf seiner 25. Tagung (25.–26. Juni 2014) hatte der Revisionsausschuss in einem ersten Schritt bereits „sonstiges Eisenbahnmateriale“ aus allen in seiner Zuständigkeit liegenden Artikeln gestrichen. Dies betraf alle Artikel mit Ausnahme der Artikel 1 und 3, da über Änderungen dieser Artikel ausschließlich die Generalversammlung entscheiden kann.

Von der 13. Generalversammlung angenommene Änderungen

Änderungen am Grundübereinkommen

[Authentischer Wortlaut](#) der vom Depositär mitgeteilten Änderungen ([Korrektur vom 03.12.2018](#)).

Entsprechende Änderungen an den [konsolidierten Erläuternden Bemerkungen](#).

Zusammenfassung der Änderungen

Die Artikel 2 und 6 werden geändert, um die Terminologie an die in den ER CUI verwendete Begrifflichkeit („Eisenbahninfrastruktur“) anzugleichen und der Aufnahme des neuen Anhangs H (EST) Rechnung zu tragen.

Artikel 20 wird geändert, um die Arbeitsweise des Fachausschusses für technische Fragen nach der Aufnahme des neuen Anhangs H (EST) zu regeln.

Artikel 33 wird geändert, um die Zuständigkeiten zur Änderung des Anhangs G (ATMF) und des Anhangs H (EST) festzulegen. Insbesondere ist der Fachausschuss für technische Fragen für die Annahme von Anlagen zu Anhang G (ATMF) und Anhang H (EST) zuständig. Darüber hinaus ist der Revisionsausschuss seinerseits für Änderungen des Anhangs G (ATMF) mit Ausnahme der Artikel 1, 3 und 9 sowie des Anhangs H (EST) mit Ausnahme der Artikel 1 und 9 zuständig; für diese Artikel ist ausschließlich die Generalversammlung zuständig.

Artikel 34 wird geändert, um das Verfahren für das Inkrafttreten von durch die Generalversammlung beschlossenen Änderungen an den Anhängen zum COTIF anzupassen. Die Änderung von

Artikel 34 COTIF ist von besonderer Bedeutung, weil sie das künftige Inkrafttreten solcher Änderungen deutlich vereinfachen wird. Nach den derzeit geltenden Vorschriften bedürfen die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung durch eine bestimmte Zahl von Mitgliedstaaten. Sobald hingegen die Änderungen von Artikel 34 aus dem Jahr 2018 in Kraft getreten sind, ist für künftige Änderungen der Anhänge durch die Generalversammlung keine gesonderte Genehmigung der Mitgliedstaaten mehr erforderlich. Stattdessen treten sie nach Ablauf einer bestimmten Frist nach ihrer Mitteilung durch den Generalsekretär in Kraft, sofern nicht eine bestimmte Zahl von Mitgliedstaaten erklärt, den Änderungen nicht zuzustimmen. Die Reform von 2018 ersetzt damit ein System des bedingten Inkrafttretens auf der Grundlage vorheriger Genehmigungen durch ein System des automatischen Inkrafttretens, solange eine bestimmte Zahl von Widersprüchen nicht erreicht wird. Werden keine Widersprüche erhoben oder bleibt ihre Zahl unter dem festgelegten Schwellenwert, treten die Änderungen ohne weitere Maßnahmen der Mitgliedstaaten in Kraft. Das Verfahren zur Änderung der Anhänge wird dadurch wesentlich effizienter und trägt dem heutigen Tempo rechtlicher und technischer Entwicklungen im Eisenbahnsektor besser Rechnung.

Artikel 35 wird geändert, um Widersprüche gegen die Annahme von Änderungen einer Anlage zu Anhang H (EST) zu ermöglichen, sobald eine solche Anlage vom Fachausschuss für technische Fragen angenommen worden ist.

Änderungen an Anhang E (CUI)

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

[Authentischer Wortlaut](#) der vom Depositär mitgeteilten Änderungen.

Entsprechende Änderungen an den [konsolidierten Erläuternden Bemerkungen](#).

Zusammenfassung der Änderungen

Die Änderungen präzisieren vor allem den Anwendungsbereich der ER CUI. Sie stellen klar, dass die ER CUI für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat im „internationalen Eisenbahnverkehr“ gelten, sofern der Zweck des Vertrages die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIV und der ER CIM ist. In Zusammenhang mit der Revision des Anwendungsbereichs wurde eine neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ aufgenommen. Auch die Begriffe „Betreiber“, „Beförderer“ und „Sicherheitszertifikat“ werden neu definiert. Darüber hinaus werden die Haftungsbestimmungen präzisiert, insbesondere hinsichtlich der Haftung des Betreibers für Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den ER CIV und den ER CIM zu leisten hat.

Änderungen an Anhang G (ATMF)

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

[Authentischer Wortlaut](#) der vom Depositär mitgeteilten Änderungen. Die Erläuternden Bemerkungen wurden nicht geändert.

Zusammenfassung der Änderungen

In den Artikeln 1, 3 und 9 wird der Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ durch „Fahrzeug“ ersetzt. Der Revisionsausschuss hatte auf seiner 26. Tagung beschlossen, in den in seiner Zuständigkeit liegenden Artikeln lediglich „Fahrzeug“ und nicht mehr „Eisenbahnfahrzeug“ zu verwenden. Die Generalversammlung beschloss daraufhin, die Artikel 1, 3 und 9, die in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, entsprechend anzugleichen.

In Artikel 3 § 3 der deutschen Fassung wird „Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen“ durch „Bauelemente“ ersetzt. Dies war erforderlich, um den Wortlaut an die Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchst. g) anzugleichen. Die französische und die englische Fassung sind von dieser Änderung nicht betroffen.

Neuer Anhang H (EST)

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

[Authentischer Wortlaut](#) der vom Depositär mitgeteilten Änderungen.

Entsprechende Änderungen an den [konsolidierten Erläuternden Bemerkungen](#).

Zusammenfassung der Änderungen

Die ER EST (Anhang H zum COTIF) schaffen die bislang fehlende betriebliche und sicherheitsbezogene Säule für den grenzüberschreitenden Verkehr vollständiger Züge und ergänzen damit den bestehenden technischen Rahmen für Fahrzeuge und Infrastruktur nach den ER APTU und ER ATMF. Sie legen gemeinsame Grundsätze und Verantwortlichkeiten für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr fest. Insbesondere verpflichten sie Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zur Einführung und Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen, bestimmen die Rolle unabhängiger Behörden für Sicherheitsbescheinigungen und Überwachung und schaffen einen Rahmen für harmonisierte Betriebs- und Sicherheitsvorschriften sowie für die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen. Dadurch erleichtern die ER EST den sicheren und effizienten Einsatz von Zügen, die aus nach den ER APTU und ER ATMF zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeugen bestehen, auf den Netzen mehrerer Mitgliedstaaten – ohne unnötige betriebliche Schnittstellen oder doppelte Bewertungen. Die OTIF-Mitgliedstaaten können die ER EST als modernen, harmonisierten Rahmen nutzen, um den internationalen Zugbetrieb sicherer und effizienter zu gestalten. Zudem sind die ER EST so konzipiert, dass sie mit der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie der EU vereinbar sind und die Interoperabilität über die EU hinaus unterstützen.

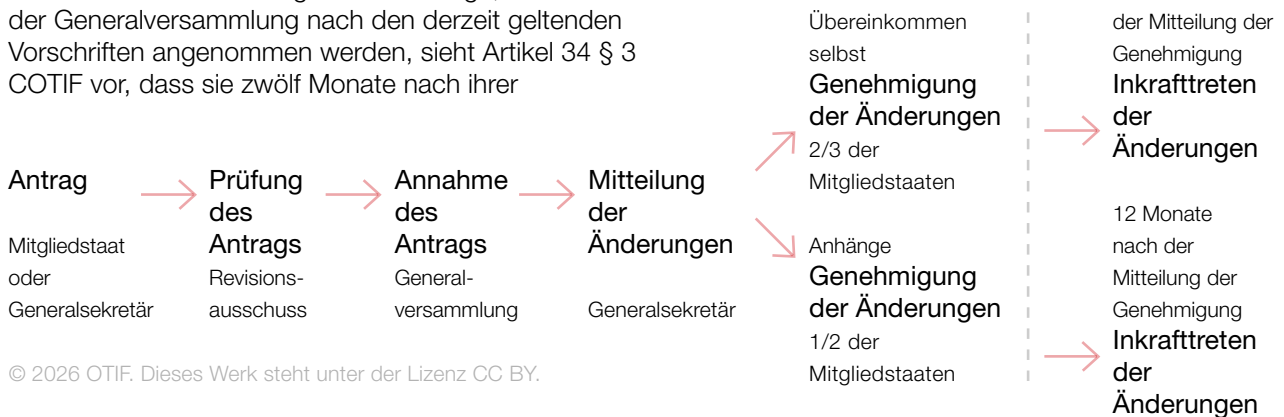
Annahme von Änderungen durch die Generalversammlung

Die Generalversammlung ist für die Annahme von Änderungen des Übereinkommens und seiner Anhänge zuständig, sofern die vorgeschlagenen Änderungen nicht gemäß Artikel 33 COTIF ausdrücklich in die Zuständigkeit bestimmter Ausschüsse fallen. Nach ihrer Annahme durch die Generalversammlung sind die Änderungen endgültig und vom Generalsekretär in seiner Eigenschaft als Depositär des COTIF mitzuteilen. Nach dieser Mitteilung bedürfen die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Genehmigung durch eine bestimmte Anzahl von Mitgliedstaaten, bevor sie in Kraft treten. Bis dahin bleibt der geltende Wortlaut des COTIF unverändert und ist der einzig anwendbare.

Änderungen des Übereinkommens selbst treten gemäß Artikel 34 § 2 COTIF zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen. Für Änderungen der Anhänge, die von der Generalversammlung nach den derzeit geltenden Vorschriften angenommen werden, sieht Artikel 34 § 3 COTIF vor, dass sie zwölf Monate nach ihrer

Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten, die hinsichtlich des betreffenden Anhangs keine Erklärung nach Artikel 42 § 1 COTIF abgegeben haben, für alle Mitgliedstaaten in Kraft treten; ausgenommen sind diejenigen, die erklären, dass sie die Änderungen nicht genehmigen.

Die Genehmigung durch die Mitgliedstaaten ist somit Voraussetzung für das Inkrafttreten. Die Genehmigung durch einen Mitgliedstaat führt jedoch nicht dazu, dass die Änderungen für diesen Mitgliedstaat bereits verbindlich werden, bevor die maßgebliche Genehmigungsschwelle erreicht ist und die Änderungen gemäß COTIF in Kraft getreten sind. Hervorzuheben ist, dass für jeden Anhang zum COTIF zu jedem Zeitpunkt nur eine Fassung in Kraft sein kann. Die Anwendung eines Anhangs kann jedoch gegenüber Mitgliedstaaten ausgesetzt werden, die gemäß Artikel 34 COTIF eine Erklärung über die Nichtgenehmigung abgegeben haben.



Von der Generalversammlung angenommene Änderungen

Vorstehend finden sich zu den einzelnen von der Generalversammlung angenommenen Änderungen Links zum authentischen Wortlaut der vom Depositär mitgeteilten Änderungen. Bei der Annahme von Änderungen genehmigt die Generalversammlung in

der Regel zugleich Änderungen an den konsolidierten Erläuternden Bemerkungen. Die Erläuternden Bemerkungen erfüllen zwei Funktionen: Sie dienen als offizieller Kommentar und als Zusammenfassung der vorbereitenden Arbeiten („travaux préparatoires“).

Abschließender Aufruf zur Genehmigung

Mitgliedstaaten, die die oben beschriebenen Änderungen noch nicht genehmigt haben, werden nachdrücklich gebeten, dies unverzüglich zu tun. Ihr rasches Inkrafttreten liegt im gemeinsamen Interesse der OTIF, ihrer Mitgliedstaaten und des gesamten Eisenbahnsektors.



OTIF

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