



# Zeitschrift

**OTIF**

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

133. Jahr  
Nr. 4/2025

Zeitschrift für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

## NEWS

### OTIF

- 3 Die OTIF auf der Konferenz der EBWE und UNIDROIT zum  
Übereinkommen von Kapstadt
- 4 11. Jahrestagung der Partnerschaft internationaler  
Organisationen (OECD): Stärkung der weltweiten Governance  
angesichts globaler Transformationen
- 5 Höflichkeitsbesuch – Montenegro
- 5 Neuer Ständiger Vertreter Belgiens
- 6 Die OTIF auf der Saudi International Rail 2025
- 6 Erste Tagungen im renovierten Sitz der OTIF
- 7 Einweihung der OTIF

### COTIF

- 8 Depositarmitteilungen
- 8 *OTIF-Roundtables*: erste positive Bilanz und Ausblick

### KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 9 Teilnahme der OTIF am Seidenstraßen-Forum von Tiflis

### ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 10 Arbeitsprogramm 2026–2027: ein modernes, harmonisiertes  
und an die Entwicklungen des Sektors angepasstes  
Eisenbahnrecht

### EISENBAHNTECHNIK

- 12 Reisezugwagen im freien Verkehr

### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 15 66. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die  
Beförderung gefährlicher Güter

### 20 VERANSTALTUNGSKALENDER

# VORWORT

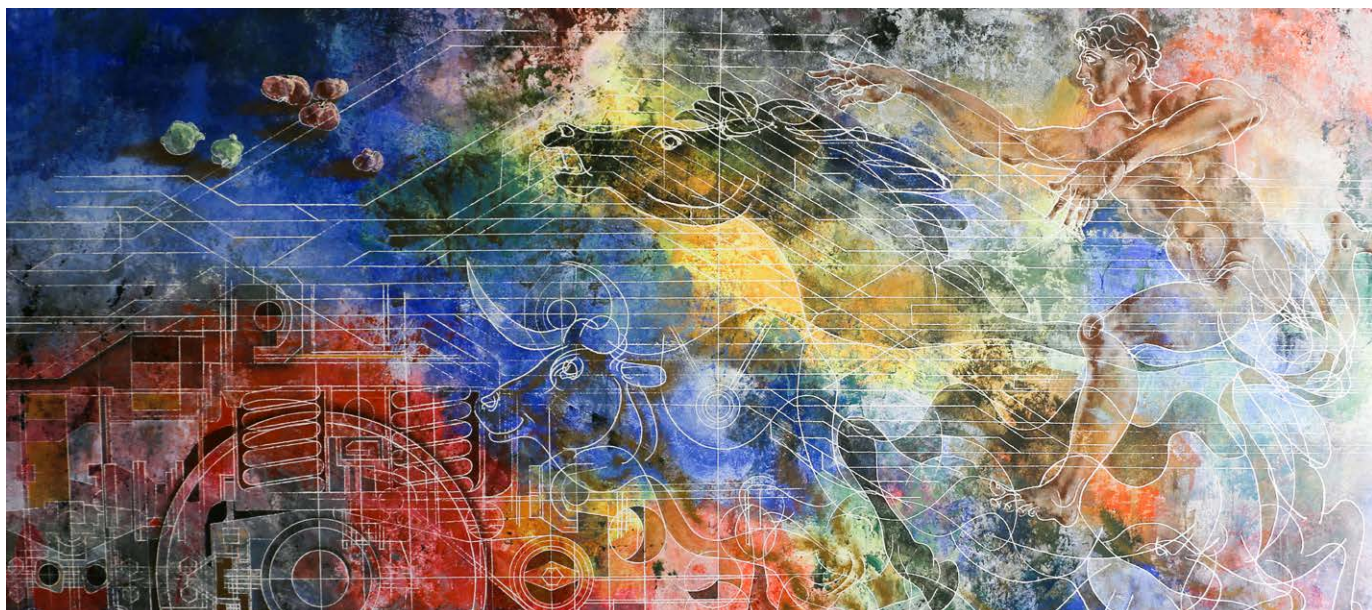
Kurz vor Jahresende kann die Organisation auf ein Jahr im Zeichen konkreter Fortschritte, gestärkter Partnerschaften und einer immer klareren Vorstellung von der Rolle zurückblicken, die das internationale Eisenbahnrecht in einem komplexen globalen Umfeld spielen muss. Jeder der in dieser Zeitschrift präsentierten Fortschritte zeugt von der gemeinsamen Überzeugung, dass ein einheitlicher, verlässlicher und moderner Rechtsrahmen für einen resilienten, interoperablen und nachhaltigen Schienenverkehr unverzichtbar ist.

Über das Jahr hinweg hat die OTIF ihre aktive Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedstaaten und internationalen Partnern fortgesetzt. Die Teilnahme der Organisation an globalen Dialogen, darunter der Gipfel des Weltverkehrsforums und das Global Transport Connectivity Forum, hat erneut bestätigt, dass die Herausforderungen, denen sich die Eisenbahn im digitalen, ökologischen oder geopolitischen Bereich stellt, koordinierte regulatorische Lösungen erfordern, die auf einem soliden Völkerrecht basieren.

Die Rückkehr des Sekretariats in seinen renovierten Sitz in Bern im Sommer dieses Jahres symbolisiert Erneuerung und Kontinuität. Die modernisierte Arbeitsumgebung wird die Organisation besser bei der Erfüllung ihres Auftrags unterstützen, während sie gleichzeitig fest in ihrem institutionellen Erbe verankert bleibt.

Mit Blick auf das Jahr 2026 wird sich die OTIF weiterhin auf die Umsetzung ihrer Langzeitstrategie konzentrieren: Sicherstellung der wirksamen Anwendung des COTIF, Förderung der Rechtsharmonisierung über seinen traditionellen geografischen Geltungsbereich hinaus und konstruktive Zusammenarbeit mit Partnern in Regionen, in denen die Eisenbahnanbindung rasch ausgebaut wird. Die 2025 erzielte Dynamik zeigt, dass es uns gemeinsam gelingt, die Rolle des Schienenverkehrs als sicheres, nachhaltiges und zukunftsweisendes Verkehrsmittel für internationale Mobilität und Handel zu stärken.

**Aleksandr Kuzmenko**  
Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m<sup>2</sup>, 1965, Empfangshalle.

# DIE OTIF AUF DER KONFERENZ DER EBWE UND UNIDROIT ZUM ÜBEREINKOMMEN VON KAPSTADT

Am 5. September 2025 veranstalteten die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) und das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) in London eine internationale Konferenz zur Förderung des Wirtschaftswachstums und des Handels durch die Finanzierung von Ausrüstungsgütern, die dem Protokoll betreffend Besonderheiten der Landwirtschafts-, Bau- und Bergbauausrüstung (LBB-Protokoll) und dem Protokoll von Luxemburg betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (Eisenbahnprotokoll) – zwei Protokollen zum Übereinkommen von Kapstadt – gewidmet war.

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde durch ihren Generalsekretär, Aleksandr Kuzmenko, vertreten.

Mit der Wahrnehmung der Sekretariatsaufgaben für die Aufsichtsbehörde, die für die Überwachung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial zuständig ist, spielt die OTIF eine wichtige Rolle im Rahmen des Protokolls von Luxemburg. Das Eisenbahnprotokoll bietet einen internationalen Rechtsrahmen, der die Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial

erleichtern soll. Es begleitet somit die Modernisierung des Eisenbahnsektors.

In seinem Redebeitrag erinnerte Kuzmenko daran, dass es ohne Rollmaterial keinen internationalen oder nationalen Eisenbahnverkehr geben könne. Moderne und sichere Ausrüstung sei für die Interoperabilität, die Modernität und die Zuverlässigkeit der Verkehrsleistungen unverzichtbar. Daher sei das Protokoll von Luxemburg nicht nur nützlich, sondern sogar unverzichtbar. Er betonte darüber hinaus die Komplementarität zwischen dem Eisenbahnprotokoll und dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), die zusammen drei für grenzüberschreitende Investitionen und Operationen unverzichtbare Elemente böten: Rechtssicherheit, multijurisdiktionale Durchsetzbarkeit und Risikominderung. Dadurch würden wiederum die Kosten gesenkt, was private Investitionen freisetze und die Modernisierung beschleunige.

Die von einem vielfältigen und

fachkundigen Publikum besuchte Konferenz beleuchtete die Funktionsweise und Anwendung des LBB-Protokolls und des Eisenbahnprotokolls; es kam zu einem regen und hochwertigen Austausch.

Zum Abschluss seines Vortrags betonte Kuzmenko die Notwendigkeit eines regelmäßigen Dialogs zwischen den betroffenen Akteuren über die verschiedenen Rechtssysteme: Die Umsetzung und Anwendung des Protokolls von Luxemburg könne uns viel über die anderen Protokolle lehren, und mit der Zeit werde der Lernprozess für alle Seiten von Vorteil sein. Es sei daher wichtig, die Fortschritte und die Praxis in den verschiedenen Protokollen regelmäßig zu vergleichen.

Die Teilnahme an solchen internationalen und interinstitutionellen Veranstaltungen hilft der OTIF, die Zusammenarbeit zu stärken und die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs zu fördern.



## UNIDROIT

International Institute for the Unification of Private Law  
Institut International pour l'Unification du Droit Privé



# 11. JAHRESTAGUNG DER PARTNERSCHAFT INTERNATIONALER ORGANISATIONEN (OECD): STÄRKUNG DER WELTWEITEN GOVERNANCE ANGESICHTS GLOBALER TRANSFORMATIONEN

Der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Aleksandr Kuzmenko, nahm an der 11. Jahrestagung der Partnerschaft internationaler Organisationen teil, die von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) am 15. und 16. September 2025 in Paris veranstaltet wurde.

Die OTIF arbeitet seit mehreren Jahren aktiv in der Partnerschaft internationaler Organisationen für eine effiziente Ausarbeitung internationaler Regeln mit, einer Initiative der OECD, die darauf abzielt, die Koordinierung und Kohärenz zwischen internationalen Organisationen bei der Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung internationaler Instrumente zu stärken.

Unter dem Motto der Stärkung der Leistungsfähigkeit, Effizienz und Kommunikation internationaler Organisationen zur Anpassung an eine sich wandelnde Welt brachte diese 11. Ausgabe zahlreiche internationale Organisationen zusammen, um mögliche gemeinsame Antworten auf die tiefgreifenden globalen Veränderungen – sei es in technologischer, geopolitischer oder ökologischer Hinsicht – zu erörtern.

Die Veranstaltung gliederte sich in zwei Teile: einen interaktiven Workshop zum Thema

internationale Governance und institutionelle Resilienz angesichts globaler Risiken und ein hochrangiges Treffen, bei dem es um Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz, Leistungsfähigkeit und Kommunikation internationaler Organisationen ging.

Während der Plenarsitzung betonte Kuzmenko die entscheidende Rolle der multilateralen Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung moderner, kohärenter und anpassungsfähiger internationaler Vorschriften. Er wies darauf hin, dass die sich rasch wandelnden globalen Herausforderungen flexible und integrative Rechtsrahmen erfordern, die sich an den technologischen

Fortschritt anpassen lassen und gleichzeitig Sicherheit und Rechtssicherheit gewährleisten.

Die Teilnahme der OTIF an dieser Tagung zeugt von ihrem anhaltenden Engagement für die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Institutionen, um die Kohärenz und Wirksamkeit des Rechtsrahmens für den Eisenbahnverkehr zu stärken.

Das Sekretariat der OTIF dankt der OECD und den Organisatoren dieser 11. Jahrestagung herzlich, insbesondere für den hochwertigen Austausch und die zahlreichen Erkenntnisse, die dabei gewonnen wurden.



*Bild von OECD*

## HÖFLICHKEITSBESUCH – MONTENEGRO

Am 22. September 2025 stattete die Botschafterin Montenegros in der Schweiz, I.E. Marija Lakić Barfus, dem Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, einen Besuch ab.

Die kürzlich in die Schweiz berufene Marija Lakić Barfus wollte Herrn Kuzmenko treffen und damit die Beziehungen zwischen Montenegro und der Organisation pflegen.

Barfus und Kuzmenko tauschten sich insbesondere über die Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs aus.

Der Generalsekretär dankt Frau Barfus für ihren Besuch und den Gedankenaustausch.



## NEUER STÄNDIGER VERTRETER BELGIENS

Am 26. September, besuchte Seine Exzellenz Patrick Van Gheel, belgischer Botschafter in der Schweiz, den Sitz der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bern.

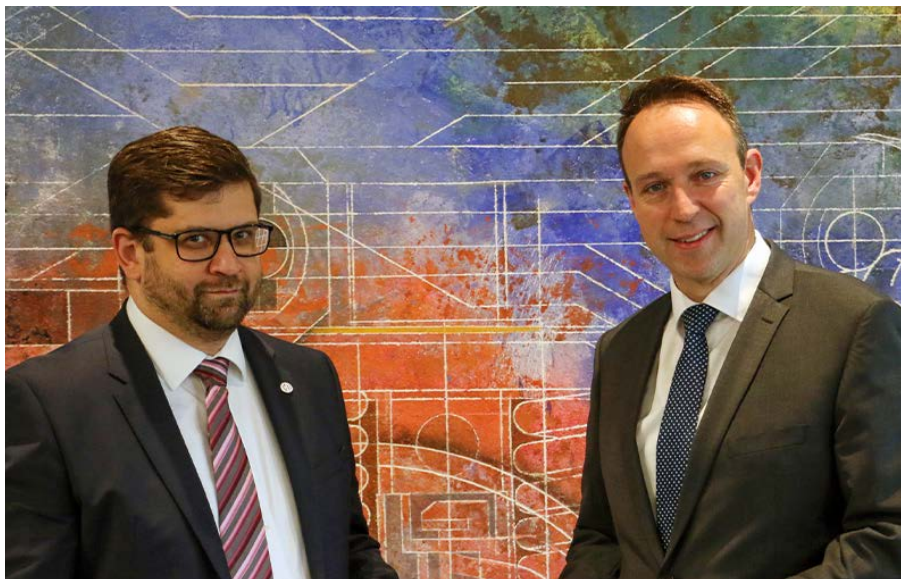
Er überreichte dem Generalsekretär der Organisation, Aleksandr Kuzmenko, sein vom stellvertretenden Premierminister und Minister für auswärtige Angelegenheiten, europäische Angelegenheiten und Entwicklungszusammenarbeit Belgiens, Maxime Prévot, ausgestelltes Ernennungsschreiben.

Van Gheel wurde als Nachfolger von Pascal Heyman zum Ständigen Vertreter Belgiens bei der OTIF ernannt.

Anlässlich dieses

Höflichkeitsbesuchs begrüßte der Generalsekretär der OTIF diese Ernennung, die die Aufrechterhaltung einer ständigen Verbindung zwischen Belgien und der OTIF ermöglicht.

Der Generalsekretär der OTIF versichert Herrn Van Gheel erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung.





# DIE OTIF AUF DER SAUDI INTERNATIONAL RAIL 2025

Am 19. und 20. Oktober 2025 referierte Aleksandr Kuzmenko, Generalsekretär der OTIF, auf der Veranstaltung „Saudi International Rail 2025“ in Riad. Dieses Forum, eines der wichtigsten Eisenbahn-Events in der Region, brachte eine Vielzahl internationaler Experten und Expertinnen zusammen.

Kuzmenko nahm an zwei hochrangigen Tagungen teil: Eine befasste sich mit digitalen Innovationen im Schienenverkehr

für ein zugängliches, integriertes und nachhaltiges Netz; die andere befasste sich mit der Zukunft der Eisenbahnkorridore für den Bergbau in Saudi-Arabien in Bezug auf Infrastruktur und Politik.

Während dieser Gespräche betonte er die Bedeutung eines kohärenten internationalen Rechtsrahmens als Voraussetzung für Interoperabilität und Sicherheit, insbesondere für sich entwickelnde Industriekorridore.

Er wies darauf hin, dass die OTIF eine Schlüsselrolle bei der Festlegung internationaler Normen spiele, die in die großen neuen Eisenbahnprojekte der Region integriert werden könnten.

Mit diesen Redebeiträgen wurde die Verbindung zwischen den strategischen Prioritäten der OTIF und den Eisenbahnambitionen der Arabischen Halbinsel bekräftigt.

# ERSTE TAGUNGEN IM RENOVIERTEN SITZ DER OTIF

Anfang August 2025 ist das Sekretariat der OTIF nach zweijährigen Renovierungsarbeiten wieder in das Sitzgebäude der Organisation in Bern zurückgekehrt. Der Bau trägt nun das Label Minergie Eco, ein Prädikat für Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz.

Die wichtigste Neuerung im Rahmen der Renovierungsarbeiten war der Ausbau des Erdgeschosses, wodurch ein größerer, moderner Konferenzraum mit Dolmetschkabinen geschaffen werden konnte, der den Anforderungen der Organisation gerecht wird. Der Konferenzraum bietet Platz für bis zu 70 Personen.

Das Sekretariat kann dort nun unter anderem dreisprachige Tagungen von OTIF-Organen wie dem Verwaltungsausschuss, dem RID-Fachausschuss, dem Fachausschuss für technische Fragen und dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und

internationale Zusammenarbeit ausrichten.

Bislang konnten die Delegationen der Mitgliedstaaten und Interessengruppen bereits zur 56. Tagung der WG TECH, zur 141. Tagung des Verwaltungsausschusses und zur 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit zusammenkommen. Die Tagungen

können in unterschiedlichen Formaten stattfinden, als Präsenz- oder Hybridveranstaltung, mit oder ohne Verdolmetschung. Zudem wird ein elektronisches Abstimmungssystem genutzt.

Die Begeisterung im Sekretariat der OTIF ist groß; das Sitzgebäude ist nun offener und einladender, und die Mitgliedstaaten profitieren von einer engeren Beziehung zur Organisation.



# EINWEIHUNG DER OTIF

Am 5. November 2025 weihte die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ihr renoviertes Sitzgebäude am Gryphenhübeliweg 30 in Bern ein. An der Veranstaltung nahmen rund 125 Personen teil, darunter zahlreiche Botschafterinnen und Botschafter der Mitgliedstaaten, Delegationen von Partnerorganisationen und Schweizer Behörden.

Die Einladung zu dieser Feierlichkeit wurde gemeinsam von Aleksandr Kuzmenko, Generalsekretär der OTIF, und Karin Guggenberger, Vorsitzende des Verwaltungsausschusses der OTIF, ausgesprochen.

Der Generalsekretär der OTIF hatte

insbesondere die Ehre, Ignazio Cassis, Schweizer Bundesrat und Leiter des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA), sowie S. E. Darius Semaška, Botschafter Litauens in der Schweiz, und S. E. Robert Lauer, Botschafter Luxemburgs in der Schweiz, zu begrüßen, die jeweils eine Eröffnungsrede hielten.

Bundesrat Cassis würdigte die langjährige Präsenz der OTIF in Bern und erinnerte daran, wie wichtig der technische und rechtliche Multilateralismus für die Bewältigung der Herausforderungen einer nachhaltigen internationalen Mobilität sei. Er betonte, dass die Schweiz als Gaststaat großen Wert darauf lege, dass internationale Organisationen in Bern ansässig

sind, wo Tradition und Innovation im Dienste der Zusammenarbeit Hand in Hand gehen.

Der Generalsekretär der OTIF bedankte sich seinerseits herzlich bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton und der Stadt Bern sowie bei den lokalen Unternehmen und den Mitgliedstaaten, die zur Renovierung des Hauptsitzes beigetragen haben. Er erinnerte daran, dass die Organisation, die seit 1966 in diesem Gebäude untergebracht sei, sich dafür entschieden habe, in Bern zu bleiben, ihrem Standort seit über 130 Jahren, und damit ihr Vertrauen in ihren Gaststaat bekräftigt habe.

Das modernisierte Gebäude verbinde Effizienz, Nachhaltigkeit und Denkmalschutz und ermögliche es der OTIF, noch besser auf die Bedürfnisse ihrer Mitgliedstaaten einzugehen. Darüber hinaus erläuterte Kuzmenko die neuen Namen der Sitzungssäle – Bern, Vilnius und Luxemburg –, die jeweils die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft der Organisation symbolisieren.

Im Anschluss an die Reden genossen die Gäste einen gemütlichen Cocktailempfang, der durch den musikalischen Auftritt der Berner Sängerin Shanga untermalt wurde.

Der Generalsekretär der OTIF dankt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, den institutionellen Partnern und allen anwesenden diplomatischen Vertreterinnen und Vertretern herzlich für ihre Unterstützung und ihre Teilnahme an dieser Feier, die einen neuen Meilenstein in der Geschichte der Organisation markiert.



# DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit September 2025 ([Zeitschrift 3/2025](#))

<a href="#">NOT-25018</a>	20.8.2025	Berichtigungen zu der seit 1. Januar 2025 geltenden Ausgabe des RID (Anlage zum Anhang C des Übereinkommens) Inkrafttreten der Berichtigungen
<a href="#">NOT-25020</a>	26.9.2025	Belgien Ernennung eines neuen Ständigen Vertreters bei der OTIF
<a href="#">NOT TECH-25022</a>	27.11.2025	Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen auf seiner 17. Tagung am 17. und 18. Juni 2025 angenommenen Vorschriften

## OTIF-ROUNDTABLES: ERSTE POSITIVE BILANZ UND AUSBLICK

Die Rundtischgespräche der OTIF („OTIF-Roundtables“) sind eine neue Reihe von Online- oder Hybrid-Treffen, die ausschließlich in englischer Sprache stattfinden und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, dem Eisenbahnsektor und dem Sekretariat fördern sollen. Diese informellen Treffen zeichnen sich durch ihr flexibles, integratives und zugängliches Format aus. Sie bieten einen privilegierten Raum für den Austausch außerhalb des formellen Rahmens der statutarischen Organe oder Arbeitsgruppen und ermöglichen es, Themen agiler zu erörtern, zu hinterfragen und gemeinsam zu erarbeiten.

Die Rundtischgespräche der OTIF dienen nicht der Annahme offizieller Beschlüsse, sondern als offenes Forum für den Austausch ohne formelle Anmeldeanforderungen, was sie besonders attraktiv und leicht zugänglich macht. An diesen Treffen nehmen Akteure teil, die normalerweise nicht an formellen Sitzungen mitwirken, wodurch die Beteiligung geografisch entfernter Staaten gestärkt und die Transparenz und der gleichberechtigte Zugang zu Informationen für alle Mitgliedstaaten

verbessert werden.

Der erste Runde Tisch im September 2025 befasste sich mit den von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung (2015 und 2018) angenommenen Änderungen, die größtenteils noch nicht auf nationaler Ebene umgesetzt wurden. An der Veranstaltung nahmen zahlreiche Mitgliedstaaten teil, was das unmittelbare Interesse an einem flexiblen und interaktiven Format deutlich machte.

Im Anschluss an das Treffen baten mehrere Mitgliedstaaten um weitere Informationen zu den betreffenden Änderungen und den auf nationaler Ebene durchzuführenden Verfahren. Der Runde Tisch wirkte wie ein Katalysator und löste in mehreren Ländern interne Initiativen aus.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Rundtischgespräche der OTIF einerseits das Engagement der Mitgliedstaaten und andererseits die Offenheit und Effizienz der Arbeit der Organisation stärken. Das Konzept soll daher auf alle Arbeitsbereiche der OTIF ausgeweitet werden: Rechtsfragen, technische Interoperabilität, Beförderung gefährlicher Güter und mehr. Ziel ist

es, mehrere Rundtischgespräche pro Jahr zu organisieren, die sich jeweils einem bestimmten Thema widmen, je nach den Bedürfnissen und Entwicklungen des Sektors.

### OTIF Roundtables = PROGRESS:

#### **Promote engagement**

[Engagement fördern]

#### **Reflect** [Reflektieren]

**Open dialogue** [Offener Dialog]

**Gather knowledge** [Wissen sammeln]

**Raise questions** [Fragen aufwerfen]

**Enrich understanding** [Verständnis vertiefen]

**Shape solutions** [Lösungen entwickeln]

**Strengthen international railway law** [Internationales Eisenbahnrecht stärken]





# TEILNAHME DER OTIF AM SEIDENSTRASSEN-FORUM VON TIFLIS

Jochen Conrad, Leiter der Abteilung Gefahrgut des OTIF-Sekretariats, nahm am 5. Seidenstraßenforum in Tiflis teil, das am 22. und 23. Oktober 2025 unter der Schirmherrschaft des georgischen Premierministers Irakli Kobakhidze in der georgischen Hauptstadt stattfand.

An dieser hochrangigen Veranstaltung nahmen rund 2 000 Personen aus 60 Ländern teil. Sie ist eine der wichtigsten Plattformen für den strategischen Dialog über die Entwicklung der euro-asiatischen Korridore.

Das Forum wurde mit einer Podiumsdiskussion eröffnet, an der die Premierminister Georgiens, Armeniens und Aserbaidschans teilnahmen und bei der das kürzlich geschlossene Friedensabkommen zwischen Armenien und Aserbaidschan mehrfach begrüßt

wurde. Die Redner betonten, dass regionale Stabilität eine wesentliche Voraussetzung für die zuverlässige Entwicklung von Eisenbahnlogistikketten sei, auch für den sicheren Transport gefährlicher Güter.

Die Diskussionen beleuchteten auch die strategischen Investitionen Georgiens in seine Verkehrsinfrastruktur:

- Kapazitätserweiterung der Strecke Baku-Tiflis-Kars, die auf 15 Millionen Tonnen ausgelegt ist und eine erhebliche Verkürzung der Transitzeiten ermöglicht (der Güterverkehr auf dieser Strecke erfolgt nach den ER CIM);
- Modernisierung des Eisenbahnnetzes und vollständige Erneuerung der Lokomotivenflotte;

- Bau des Tiefseehafens von Anaklia, der 2029 in Betrieb genommen werden soll und ein künftiger strategischer Punkt für den multimodalen Verkehr sein wird.

Treffen dieser Art bieten der OTIF eine wertvolle Gelegenheit, einen direkten Dialog mit den regionalen Akteuren zu führen und die Entwicklung der Infrastrukturen und Politiken zu verfolgen, die den Rahmen des internationalen Eisenbahnverkehrs beeinflussen.

Das Sekretariat der OTIF dankt den Organisatoren herzlich für die Einladung.

# ARBEITSPROGRAMM 2026–2027: EIN MODERNES, HARMONISIERTES UND AN DIE ENTWICKLUNGEN DES SEKTORS ANGEPASSTES EISENBAHNRECHT

Auf seiner 141. Tagung hat der Verwaltungsausschuss der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) das Arbeitsprogramm 2026–2027 der OTIF verabschiedet, dessen Teil A dem Eisenbahnrecht gewidmet ist. Der Begriff des Eisenbahnrechts ist ein weit gefasster Begriff im Rechtssystem der OTIF und umfasst drei große Bereiche: Eisenbahnverträge, Beförderung gefährlicher Güter sowie technische Interoperabilität und Sicherheit.

Dieses Dokument bildet den strategischen Fahrplan der Organisation für die nächsten zwei Jahre im Kernbereich ihres in Artikel 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) definierten Mandats.

Dieses neue Programm ist von besonderer Bedeutung. In einer Zeit, in der der Eisenbahnsektor tiefgreifende Veränderungen erlebt – digitale Transformation, Dekarbonisierung, Entwicklung der Logistikströme usw. – müssen das COTIF und sein System einheitlicher Rechtsvorschriften ein zuverlässiger, stabiler, harmonisierter und entschlossen zukunftsorientierter Rechtsrahmen bleiben.

Das Programm 2026–2027 fügt sich in diese Dynamik ein: Es zielt darauf ab, die Relevanz des internationalen Eisenbahnrechts zu erhalten, seine einheitliche Anwendung zu unterstützen, seinen Anwendungsbereich zu erweitern und seine kohärente und koordinierte Weiterentwicklung in einem sich rasch wandelnden internationalen Umfeld sicherzustellen.

## **Sicherstellung einer wirksamen, kohärenten und einheitlichen Anwendung des OTIF-Rechts**

Das erste Ziel des Programms erinnert daran, dass die Tragweite des internationalen Eisenbahnrechts in erster Linie von seiner Umsetzung durch die Mitgliedstaaten abhängt.

Für den Zeitraum 2026–2027 wird das Sekretariat die bereits unternommenen Anstrengungen intensivieren, insbesondere durch systematische Überwachung und Bewertung der Anwendung des COTIF und seiner Anhänge, durch die Organisation nationaler und regionaler Workshops zur

Unterstützung der nationalen Verwaltungen und Behörden, durch die Erstellung konsolidierter Berichte und Leitlinien sowie durch die Hervorhebung bestehender Rechtsinstrumente, die noch wenig bekannt oder unzureichend genutzt sind.

Das Ziel ist klar: Es soll sichergestellt werden, dass das COTIF und seine einheitlichen Rechtsvorschriften – sei es das Vertragsrecht (ER CIV, ER CIM, ER CUV, ER CUI), die Beförderung gefährlicher Güter (RID) oder die Vorschriften für die technische Interoperabilität (ER APTU und ER ATMF) – einheitlich angewendet werden, was eine wesentliche Voraussetzung für einen effizienten internationalen Verkehr ist.

## **Geografische Ausweitung der Anwendung des internationalen Eisenbahnrechts des COTIF**

Das zweite Ziel betrifft die geografische Ausweitung des OTIF-Systems. Die Wirksamkeit eines internationalen Rechtsrahmens hängt letztlich von einer breiten Akzeptanz ab. In dieser Hinsicht wird der Zeitraum 2026–2027 dazu



genutzt werden, die Förderung des COTIF bei möglichen Beitrittskandidaten zu intensivieren, die Teilnahme von Beobachtern an den Sitzungen der OTIF-Organe zu fördern, gegebenenfalls Gemeinsame Absichtserklärungen abzuschließen, die Fahrpläne für den Beitritt oder die Zusammenarbeit festzulegen, und die Anwendung des OTIF-Rechts auf den nationalen Verkehr zu unterstützen, wenn dies zu einer Kostensenkung und Vereinfachung der Praxis führen kann, wie dies bereits bei der nationalen Anwendung des RID der Fall ist.

Diese schrittweise Öffnung, die von den derzeitigen Mitgliedstaaten unterstützt wird, begegnet dem Umstand, dass sich das internationale Eisenbahnnetz rasch weiterentwickelt und neue Akteure in den Rechtsrahmen des COTIF aufgenommen werden möchten, um ihren Handel zu erleichtern.

Die geografische Ausweitung trägt zu einem inklusiven, kohärenten und an regionale Besonderheiten anpassbaren internationalen Eisenbahnrecht bei.

### **Weiterentwicklung des Eisenbahnrechts im Einklang mit den Veränderungen im Sektor**

Einer der wichtigsten Aspekte des Programms betrifft die Modernisierung und kontinuierliche Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnrechts. Vor dem Hintergrund rascher Veränderungen – digitaler Wandel, Automatisierung, künstliche Intelligenz, papierlose Verträge, neue Sicherheitsanforderungen – muss sich das Recht nicht nur anpassen, sondern in gewissem Maße auch antizipieren.

Das Arbeitsprogramm 2026–2027 sieht daher die Modernisierung bestimmter institutioneller Bestimmungen aus dem Protokoll von Vilnius, die gezielte

Überarbeitung mehrerer Anhänge zum Eisenbahnvertragsrecht unter Berücksichtigung der aktuellen Praxis, die regelmäßige Aktualisierung der technischen Interoperabilitätsvorschriften, die insbesondere für den Betrieb internationaler Korridore von wesentlicher Bedeutung sind, die Vorbereitung der neuen Ausgabe des RID 2027 und den Beginn der Arbeiten am RID 2029 vor.

Darüber hinaus betont das Arbeitsprogramm die Notwendigkeit eines stärker „vernetzten“ Eisenbahnrechts, d. h. eines Rechts, das mit technologischen Innovationen (elektronische Fahrkarten, digitale Frachtbriefe, Automatisierung der Kontrolle, interoperable Datensysteme), mit neuen Vertragspraktiken, mit Sicherheitsanforderungen, insbesondere im Bereich des Gefahrguttransports, und schließlich mit den regulatorischen Entwicklungen anderer internationaler Organisationen verbunden ist, um die Normen auf multimodaler Ebene zu harmonisieren.

Ziel ist es, ein flexibles, relevantes, sicheres und kohärentes internationales Eisenbahnrecht aufrechtzuerhalten, das den betrieblichen Anforderungen der Eisenbahnunternehmen gerecht wird und gleichzeitig die Rechtssicherheit der Mitgliedstaaten gewährleistet.

### **Stärkung der internationalen Zusammenarbeit und Harmonisierung der Rechtssysteme**

Das vierte Ziel des Arbeitsprogramms zielt darauf ab, die Rolle der OTIF als zentrales Forum für internationales Eisenbahnrecht zu festigen.

Die Fragmentierung der Rechtsrahmen aufgrund

unterschiedlicher institutioneller Mandate, regionaler Strukturen und technischer Besonderheiten bleibt eine Herausforderung. Diese Fragmentierung soll nicht beseitigt, sondern durch Förderung von Transparenz und Synergien intelligent bewältigt werden.

Die OTIF wird daher die enge Zusammenarbeit mit ihren langjährigen Partnern wie der UNECE und anderen regionalen Kommissionen der Vereinten Nationen, der OSShD, der UIC und dem CIT sowie mit Sektor- und Logistikorganisationen (TRACECA, FIATA usw.) fortsetzen. Darüber hinaus werden die Rundtischgespräche der OTIF, thematische Workshops und ein regelmäßiger Austausch das gegenseitige Verständnis fördern und regulatorische Doppelungen vermeiden.

Die Stärkung dieser Synergien wird zu einer besseren Sichtbarkeit der Rolle der OTIF in der internationalen Architektur des Eisenbahnverkehrs beitragen.

### **Gewährleistung einer transparenten und rigorosen Ausübung der Depositar- und Sekretariatsfunktionen**

Abschließend bekräftigt das Arbeitsprogramm die Bedeutung der Rolle des Generalsekretärs als Depositar des COTIF.

Die Richtigkeit der Depositarmittelungen, Beitritte, Vorbehalte, Listen der Linien oder formellen Instrumente ist ein wesentlicher Pfeiler der Rechtssicherheit des Systems, ebenso wie die Unterstützung der „rechtsetzenden“ Organe der Organisation durch das Sekretariat – Generalversammlung, Revisionsausschuss, Fachausschuss für technische Fragen, RID-Fachausschuss – ermöglicht es, kohärente,



transparente und zuverlässige Verfahren zu gewährleisten.

### **Das Arbeitsprogramm als Ausdruck einer klaren Vision für die Zukunft des Eisenbahnrechts**

Mit der Verabschiedung dieses Arbeitsprogramms für 2026–2027 bekräftigen die Mitgliedstaaten,

dass die OTIF nach wie vor ein wichtiger, ja sogar zentraler Akteur im internationalen Eisenbahnrecht ist.

Das von der OTIF entwickelte und fortgeschriebene Recht besteht nicht nur aus einer Reihe von Vorschriften, sondern bildet eine für den internationalen Eisenbahnverkehr unverzichtbare rechtliche Infrastruktur und einen

Stabilitätsfaktor in einem sich wandelnden Umfeld.

Ein modernes, harmonisiertes, evolutives, vernetztes und kooperatives Eisenbahnrecht: So lautet die Vision dieses neuen Programms, das die Arbeit der Organisation in den nächsten zwei Jahren leiten wird.

## **REISEZUGWAGEN IM FREIEN VERKEHR**

Jahrelang war die einst von den technischen Bestimmungen des „Regolamento Internazionale delle Carrozze“ (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr oder RIC) gebotene Flexibilität aufgrund neuer Sicherheitsvorschriften in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) beeinträchtigt. Dies wird nun durch die Einheitliche technische Vorschrift zu Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS) von 2026 gelöst, die einen Rahmen für „freien Verkehr“ und „Austauschbarkeit“ einführt und damit die Flexibilität wiederherstellt, den Betrieb vereinfacht und den Wert internationaler Eisenbahnfahrzeuge steigert. Dies ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Schienenpersonenverkehrs.

### **Flexibilitätsverlust als Preis für mehr Sicherheit**

1. Seit 1922 wurde die internationale Nutzung von Reisezugwagen durch das RIC geregelt, ein internationales Abkommen zwischen Eisenbahnunternehmen, das den nahtlosen Austausch und Betrieb von Reisezugwagen über Grenzen hinweg ermöglichte. Das RIC umfasste technische, sicherheitsrelevante, instandhaltungsbezogene, kommerzielle und betriebliche Bestimmungen.
2. Das RIC besteht bis heute als multilaterales Abkommen zwischen Eisenbahnunternehmen und wird vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) verwaltet. Es enthält betriebliche und kommerzielle

Bestimmungen sowie einige harmonisierte technische Anforderungen, die den Einsatz von Reisezugwagen erleichtern, z. B. in Bezug auf Stromspannungen und Kennzeichnungen.

3. Mit dem COTIF 1999 wurden die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) APTU und ATMF eingeführt, wodurch die Zuständigkeit für die Festlegung der technischen und sicherheitstechnischen Vorschriften für Eisenbahnfahrzeuge auf internationaler Ebene von den Eisenbahnunternehmen auf die Vertragsstaaten übertragen wurde. Die ER APTU und ATMF sind 2006 in Kraft getreten. Die detaillierten technischen und sicherheitstechnischen Anforderungen an die Fahrzeuge in Form von einheitlichen

technischen Vorschriften (ETV) mussten damals jedoch erst noch entwickelt werden.

4. Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts begann auch die Europäische Union (EU) mit der Entwicklung ihres Eisenbahnrechts zur Interoperabilität und Sicherheit. 2004 wurde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eingerichtet. Eine der Aufgaben der ERA war die Ausarbeitung von TSI mit Mindestanforderungen für Teilsysteme, einschließlich Fahrzeuge. In der Folge entwickelte die OTIF ihre ETV auf der Grundlage der TSI der EU, sodass die Vorschriften der EU und der OTIF für den internationalen Verkehr angeglichen und gleichwertig sind.

5. Mit dem Übergang vom RIC zu den ETV/TSI wurden zwar moderne und solide Rechtsvorschriften eingeführt, aber es entstand auch eine Lücke. Die ursprüngliche ETV/TSI LOC&PAS enthielt keine Bestimmungen, die einem neuen Reisezugwagen die gleiche breite internationale Akzeptanz wie den RIC-Reisezugwagen verschafft hätten. Grund dafür waren die in der ETV/TSI enthaltenen zusätzlichen Sicherheitsanforderungen, für die es keine harmonisierten Normen gab. Darüber hinaus mussten elektrische Geräte an Bord moderner Reisezugwagen, wie beispielsweise Klimaanlage, zusätzlich auf ihre elektromagnetische Verträglichkeit mit streckenseitigen Einrichtungen geprüft werden.
6. Das bedeutete, dass ein Reisezugwagen, der in einem Land seine Erstzulassung erhielt, nicht gleichzeitig für den Einsatz in anderen Ländern zugelassen werden konnte. Das wird sich jetzt ändern. Mit dem Inkrafttreten der ETV LOC&PAS in der Fassung von 2026 ist ein umfassender rechtlicher Rahmen gegeben, der die Zulassung von Reisezugwagen ermöglicht, die für den **freien Verkehr** und die **Austauschbarkeit** geeignet sind und Flexibilität und Effizienz für den internationalen Schienenpersonenverkehr bieten.

### Verständnis der Konzepte des freien Verkehrs und der Austauschbarkeit

7. Das System basiert auf verschiedenen Ebenen der Interoperabilität, von der Zulassung durch die

einzelnen Staaten bis hin zur gegenseitigen Akzeptanz in einem weiten Verwendungsgebiet und zur betrieblichen Kompatibilität.

### Zulassung zum internationalen Verkehr

8. Die grundlegende Ebene ist die **Zulassung von Fahrzeugen** zu den Netzen der **einzelnen Vertragsstaaten** durch Einhaltung aller geltenden ETV oder durch Einhaltung aller gleichwertigen TSI der EU. Die Zulassung ist für jedes neue Fahrzeug, das für den internationalen Verkehr bestimmt ist, obligatorisch. Die Zulassung betrifft nicht nur Reisezugwagen, sondern alle Arten von Fahrzeugen, einschließlich Lokomotiven und Triebzüge. Sie stellt sicher, dass die Mindestanforderungen an die Interoperabilität und die Sicherheit für die Verwendung auf den Netzen der Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, erfüllt werden. Die Zulassung bedeutet jedoch nicht, dass das Fahrzeug überall fahren kann. Die Gesamtheit der Netze, zu denen das Fahrzeug zugelassen ist, werden als sein Verwendungsgebiet bezeichnet.

### Eignung für den freien Verkehr

9. Neben der Zulassung zu den einzelnen Netzen kann ein Fahrzeug optional auch als „für den freien Verkehr geeignet“ ausgelegt und genehmigt werden. Das bedeutet, dass die erstmalige **Zulassung zum internationalen Verkehr in mehreren oder sogar allen Vertragsstaaten gültig ist**, ohne dass in jedem Staat gesonderte, zusätzliche Zulassungsverfahren

erforderlich sind. Freier Verkehr bedeutet ein Verwendungsgebiet, das viele oder alle Netze umfasst. Zusätzlich zu den allgemeinen ETV, die für die Zulassung zum internationalen Verkehr erforderlich sind, müssen Reisezugwagen, um für den freien Verkehr zugelassen zu werden, spezifische optionale ETV-Anforderungen erfüllen. Außerdem darf das Fahrzeug keine „Sonderfälle“ oder „offenen Punkte“ innerhalb der ETV aufweisen, die seine technische Kompatibilität mit den Netzen eines Staates beeinträchtigen würden. Die optionalen ETV-Anforderungen für den freien Verkehr stellen sicher, dass der Wagen mit verschiedenen Zugortungsanlagen und Infrastrukturparametern kompatibel ist. Diese Wagen sind daher in hohem Maße genormt und dürfen eine „TEN“-Kennzeichnung tragen. Der freie Verkehr bedeutet nicht, dass ein Fahrzeug auf jeder einzelnen Strecke des jeweiligen Netzes verkehren kann; das Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug betreibt, bleibt für die Prüfung der Streckenkompatibilität gemäß der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) verantwortlich. Die Prüfungen erfolgen auf betrieblicher Ebene und beinhalten keine weiteren Kontrollen der Einhaltung der Vorschriften durch die Behörden.

### Austauschbarkeit

10. Die Austauschbarkeit bringt die Harmonisierung einen Schritt weiter als der freie Verkehr allein. Ein „austauschbares Fahrzeug“ ist ein Fahrzeug,

das für den freien Verkehr geeignet *und* mit **genormten Schnittstellen zwischen Fahrzeugen** ausgestattet ist. Hier geht es um die praktische, operative Seite des internationalen Verkehrs. Die Austauschbarkeit gewährleistet, dass Wagen unterschiedlicher Herkunft zu einem Zug gekoppelt werden können, da sie über gemeinsame Lösungen für Fahrzeugschnittstellen wie Kupplungen, Bremssysteme sowie Daten- und Stromanschlüsse verfügen. Dies ist insbesondere für Vertragsstaaten von Bedeutung, in denen der Austausch von Wagen an Grenzbahnhöfen nach wie vor eine wichtige Form des internationalen Personenverkehrs darstellt. Die Austauschbarkeit ist fakultativ, aber wenn ein Fahrzeug als austauschbar ausgewiesen ist, müssen alle damit verbundenen ETV-Anforderungen erfüllt sein.

### ETV 2026 LOC&PAS: Was ist neu?

11. In Anerkennung der Notwendigkeit der Wiederherstellung eines harmonisierten Systems für Reisezugwagen befasste sich der Fachausschuss für technische Fragen 2014 mit diesem Thema und brachte es der ERA und der Europäischen Kommission zur Kenntnis. Die anschließende Zusammenarbeit führte zunächst dazu, dass 2019 optionale Anforderungen für die technische Harmonisierung von Wagen in die TSI LOC&PAS der EU aufgenommen wurden, ein Schritt, der sich in der Verabschiedung einer überarbeiteten ETV LOC&PAS im Jahr 2021 widerspiegelte.
12. Die neueste Fassung der ETV LOC&PAS, die vom Fachausschuss für technische

Fragen im Juni 2025 angenommen wurde und am 1. Januar 2026 in Kraft tritt, enthält die folgenden neuen Themen:

- **Freier Verkehr für Reisezugwagen:** In den Abschnitten **7.1.1.5** und **7.1.1.5.1** sind nun die spezifischen technischen Anforderungen festgelegt, die ein Reisezugwagen erfüllen muss, um für den freien Verkehr als geeignet zu gelten. Reisezugwagen, die diese optionalen Bestimmungen erfüllen, können von Anfang an eine Zulassung für ein breites Verwendungsgebiet erhalten und die Kennzeichnung „TEN“ tragen.
- **Austauschbarkeit von Reisezugwagen:** Aufbauend auf dem freien Verkehr werden in Abschnitt **7.1.1.5.2** Anforderungen an die Schnittstellen zwischen den Fahrzeugen festgelegt, so dass ein Reisezugwagen, der für den freien Verkehr geeignet ist, auch als „austauschbar“ bezeichnet werden kann.

13. Dieser mehrschichtige Ansatz, der verbindliche Grundparameter mit optionalen Spezifikationen für den freien Verkehr und die Austauschbarkeit kombiniert, spiegelt das erfolgreiche Konzept wider, das in der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) festgelegt wurde.

### Eine flexiblere und wertvollere Flotte

14. Die praktischen Vorteile

dieser neuen Bestimmungen sind erheblich. Für die Bahnbetreiber vereinfachen sie die Betriebsplanung und stellen die Flexibilität wieder her, internationale Züge mit Wagen unterschiedlicher Herkunft zusammenzustellen. Besonders hilfreich ist sie auch für Schlafwagen, bei deren Betrieb häufig Wagen unterschiedlicher Herkunft neu kombiniert werden müssen.

15. Darüber hinaus eröffnen diese Veränderungen neue Perspektiven für die Finanzierung, das Leasing und den Wiederverkauf von Eisenbahnfahrzeugen. Ein Reisezugwagen mit einer Zulassung für ein großes geografisches Gebiet ist ein vielseitigeres und attraktiveres Wirtschaftsgut, das wahrscheinlich einen höheren Wiederverkaufswert und eine größere Investitionssicherheit bietet.
16. Diese Entwicklung ist ein wichtiger Meilenstein in der Harmonisierung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Sie steht im Einklang mit der klaren Strategie des Fachausschusses für technische Fragen, Vorschriften, die den allgemeinen Betrieb von Fahrzeugen in allen OTIF-Mitgliedstaaten erleichtern, stärker in den Vordergrund zu stellen. Durch die Schaffung eines Rechtsrahmens für den Bau der nächsten Generation wirklich internationaler Reisezugwagen erfüllt die neue ETV LOC&PAS die Kernaufgabe der OTIF: den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern, indem sie ihn einfacher, effizienter und wettbewerbsfähiger macht.

### Bas Leermakers



# 66. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Genf, 30. Juni bis 4. Juli 2025

Die 66. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die erste Sitzung des Bienniums 2025/2026. Die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses fließen in die 25. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften ein und bilden die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse später in die Ausgaben 2029 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Die 66. Tagung des UN-Expertenunterausschusses fand vom 30. Juni bis 4. Juli 2025 unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) statt, bei der 23 Staaten, 7 Regierungsorganisationen und 24 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

## Stand der Veröffentlichungen

Der UN-Expertenunterausschuss wurde darüber informiert, dass die englische und französische Fassung der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften sowie die englische, französische und spanische Fassung der 11. überarbeiteten Ausgabe des Global Harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) kürzlich veröffentlicht worden sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass die englische, französische und spanische Fassung der Änderung 1 zur 8. überarbeiteten Ausgabe des Handbuchs Prüfungen und Kriterien sowie die spanische

Fassung der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften voraussichtlich vor Ende 2025 veröffentlicht werden. Die russische, chinesische und arabische Fassung dieser Veröffentlichungen müssen noch erstellt werden, wobei die Veröffentlichung von dem Ende 2025 verbleibenden Budget abhängig ist.

## Klassifizierung

### Neue Eintragung für giftige flüssige Stoffe mit den Nebengefahren der Ätzwirkung und der Entzündbarkeit

Von mindestens zwei giftigen flüssigen Stoffen, die sowohl die Nebengefahr der Ätzwirkung als auch die Nebengefahr der Entzündbarkeit aufweisen, ist bekannt, dass sie Europäischen Wirtschaftsraum in größeren Mengen befördert werden. Dabei handelt es sich um Propargylalkohol, der z. B. als Korrosionsinhibitor für Stahl eingesetzt wird, und um 2-Methoxyethylacrylat. Beide Stoffe werden momentan unter der n.a.g.-Eintragung UN 2927 bzw. UN 2929 befördert, wobei diese n.a.g.-Eintragungen entweder nur die Nebengefahr der Ätzwirkung oder nur die Nebengefahr der Entzündbarkeit in der offiziellen Benennung für die Beförderung enthalten.

Da in den UN-Empfehlungen bereits verschiedene Sammeleintragungen für giftige flüssige Stoffe mit ätzenden und entzündbaren Eigenschaften existieren, beschloss der UN-Expertenunterausschuss, eine neue allgemeine n.a.g.-Eintragung für giftige flüssige Stoffe mit den Nebengefahren der Ätzwirkung und der Entzündbarkeit aufzunehmen. Hinsichtlich der Beförderungsbedingungen orientierte man sich an den bestehenden Eintragungen der UN-Nummern 2742, 2743, 2744, 2927, 2929, 3073 und 3362. Die Sondervorschriften für die Beförderung in ortsbeweglichen Tanks wurden vorläufig in eckigen Klammern belassen und müssen bei der nächsten Tagung noch bestätigt werden.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass weitere Diskussionen über allgemeine Vorschriften für Gefahrenkombinationen, insbesondere für Stoffe mit dreifacher Gefahr erforderlich sind.

## Mit Insektiziden behandelte Moskitonetze

Mit Insektiziden behandelte Moskitonetze sind eines der wirksamsten Mittel zur Malariaphylaxe, das von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlen wird. Solche Netze bieten sowohl einen chemischen als

auch einen mechanischen Schutz vor Moskitos. Weltweit werden jährlich mehr als 200 Millionen Moskitonetze hergestellt.

Mit Insektiziden behandelte Moskitonetze bestehen aus Netzgewebe (in erster Linie Polyethylenterephthalat (PET) und Polyethylen (PE)), das werkseitig mit einem Insektizid behandelt wird. Dabei wird das Insektizid während des Extrusionsprozesses in das Kunststoffgarn eingearbeitet oder die Oberfläche eines vorgefertigten Netzes wird mit dem Insektizid beschichtet. Die Netze sind so konzipiert, dass sie die Wirkstoffe nur sehr langsam abgeben und mindestens 3 Jahre lang und nach bis zu 20 Waschvorgängen wirksam bleiben.

Mit Insektiziden behandelte Moskitonetze werden häufig einzeln in Einweg-Plastiktüten verpackt und für den Versand zu Ballen zusammengefasst. Die Einzelverpackungen verursachen jährlich schätzungsweise 30.000 Tonnen Plastikmüll, der in Gemeinden anfällt, in denen es oft an einer geeigneten Abfallentsorgung mangelt. Globale Gesundheitspartner haben sich daher verpflichtet, den durch solche Netze verursachten Kunststoffmüll zu reduzieren. Dies könnte durch die Umstellung von der Verwendung einzelner Plastiktüten auf größere Verpackungen von mit Insektiziden behandelten Moskitonetzen erreicht werden.

Moskitonetze werden momentan unter der Eintragung UN 3077 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FEST, N.A.G. befördert, wobei die Sondervorschrift 375 Einzelverpackungen oder zusammengesetzte Verpackungen mit einer Nettomasse von höchstens 5 kg fester Stoffe je Einzel- oder Innenverpackung von den Vorschriften des RID/ADR/ADN freistellt. Dies bedeutet, dass einzeln verpackte Moskitonetze von den Vorschriften freigestellt

sind, während für größere Ballen die Vorschriften des RID/ADR/ADN anzuwenden wären.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Sondervorschrift 375 nur auf die Masse, nicht aber auf die Konzentration des aktiven Bestandteils des umweltgefährdenden Stoffes abstellt, entschied der UN-Expertenunterausschuss, in Abschnitt 1.1.3 eine allgemeine Freistellungsvorschrift für mit Insektiziden behandelte Netze aufzunehmen.

### Gegenstände, die Gas in Kryo-Behältern enthalten

Der Experte der Niederlande machte den UN-Expertenunterausschuss auf einen praktischen Beförderungsfall aufmerksam, bei dem ein Gegenstand mit 1800 Litern (ca. 255 kg) Helium, tiefgekühlt, verflüssigt in einem offenen Kryo-Behälter unter der Eintragung UN 3538 GEGENSTÄNDE, DIE NICHT ENTZÜNDBARES, NICHT GIFTIGES GAS ENTHALTEN, N.A.G. zur Beförderung aufgegeben wurde. In der anwendbaren Verpackungsanweisung P 006 wird für die in den Gegenständen enthaltenen Gefäße ein gleichwertiges Schutzniveau wie in der Verpackungsanweisung P 200 (verdichtete, verflüssigte und gelöste Gase) oder P 208 (adsorbierte Gase) gefordert. Ein Verweis auf die Verpackungsanweisung P 203, die für tiefgekühlt verflüssigte Gase gilt, fehlt hingegen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in der Verpackungsanweisung P 006 hinsichtlich der in den Gegenständen enthaltenen Gefäße auch auf die Verpackungsanweisung P 203 zu verweisen. Darüber hinaus nahm er eine neue Sondervorschrift an, die der UN-Nummer 3538 zugeordnet wird und die die Anwendung des

Abschnitts 5.5.3 zum Ausschluss einer Erstickungsgefahr beim Öffnen von Beförderungseinheiten, die solche Gegenstände enthalten, vorschreibt.

### Sondervorschrift 360

Die Sondervorschrift 360 ist den UN-Nummern 3091 (Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen), 3481 (Lithium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen) und 3552 (Natrium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen) zugeordnet. Diese Sondervorschrift enthält lediglich die Aussage, welchen UN-Nummern Fahrzeuge, die durch Lithium-Metall-, Lithium-Ionen- oder Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden, und welchen UN-Nummern Güterbeförderungseinheiten, in die solche Batterien eingebaut sind, zuzuordnen sind.

Der UN-Expertenunterausschuss unterstützte mehrheitlich einen Antrag des Vereinigten Königreichs, diejenigen Informationen aus der Sondervorschrift zu entfernen, die bereits an anderen Stellen in den Vorschriften enthalten sind, und die Sondervorschrift dadurch kürzer zu fassen. Diese Entscheidung hat Auswirkungen auf weitere Sondervorschriften, die bei der nächsten Tagung behandelt werden sollen.

### Seebeförderung von Kunststoffgranulat

Im vergangenen Jahr hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) Empfehlungen für die Seebeförderung von Kunststoffgranulat in Containern verabschiedet, um die mit der Beförderung von Kunststoffgranulat verbundenen Umweltrisiken zu verringern. Die Einführung verbindlicher Maßnahmen wird derzeit von der IMO erörtert. Eine der in Erwägung gezogenen Optionen ist die Verwendung des

IMDG-Codes für die Regelung der Beförderung von Kunststoffpellets auf dem Seeweg.

Kunststoffgranulat wird als Ausgangsmaterial für die Herstellung von Kunststoffprodukten verwendet. In den letzten Jahren gab es mehrere Zwischenfälle auf Containerschiffen, bei denen große Mengen an Kunststoffgranulat ins Meer und auf Strände gelangten. Im Januar 2019 verlor die MSC Zoe während eines schweren Sturms über der Nordsee mindestens 342 Container, wobei aus einem einzigen Container 22,5 Tonnen Polymerplastikkügelchen austraten. Im Mai 2021 sank die MV X-Press Pearl und 1.680 Tonnen Kunststoffpellets wurden vor der Küste von Colombo, Sri Lanka, ins Meer freigesetzt. Die MS Trans Carrier, die sich im Februar 2020 auf dem Weg von den Niederlanden nach Norwegen befand, wurde von einem Sturm getroffen, wobei insgesamt 13,2 Tonnen Kunststoffgranulat freigesetzt und die Küsten Norwegens, Schwedens und Dänemarks verunreinigt wurden. Jährlich gehen schätzungsweise 445 Tonnen Kunststoffgranulat in der Transportkette verloren.

Kunststoffpellets können verschiedene Stoffe enthalten, die als gefährlich (giftig) eingestuft werden, wie Phthalate, Flammschutzmittel, Organochlor, Benzotriazol-UV-Stabilisatoren und Stoffe mit endokriner Wirkung. Kunststoffpellets stellen daher eine Gefahr für die Umwelt und die menschliche Gesundheit dar, wenn sie in die (Meeres-) Umwelt und schließlich in die Nahrungskette gelangen. Kunststoffpellets bauen sich in der Umwelt nur geringfügig oder überhaupt nicht ab und führen schließlich zu einer Freisetzung von Mikroplastik.

Für die Einführung verbindlicher Maßnahmen für die Beförderung von Kunststoffgranulat wurden von der IMO folgende Optionen erörtert:

- Änderung des Anhangs zur MARPOL-Anlage III, wodurch Kunststoffpellets als „schädlicher Stoff“ ausgewiesen würden;
- Aufnahme einer neuen Regelung in der MARPOL-Anlage III, die Anforderungen für die Beförderung von Kunststoffpellets in Containern vorschreiben würde, ohne dass die Ladung als schädlicher Stoff/gefährliches Gut eingestuft wird, und
- Zuordnung einer eigenen UN-Nummer (Klasse 9) für Kunststoffpellets, die auf dem Seeweg in Containern befördert werden.

Kunststoffpellets erfüllen derzeit nicht die Kriterien für eine Einstufung als „umweltgefährdender Stoff“. Allerdings enthalten die UN-Modellvorschriften in Klasse 9 bereits mehrere gefährliche Güter, die nicht den Definitionen einer Gefahrenklasse entsprechen. Dies sind zum Beispiel Stoffe, die beim Einatmen als Feinstaub die Gesundheit gefährden können (z. B. Asbest) oder Stoffe und Gegenstände, die im Brandfall Dioxine bilden können (z. B. polychlorierte Biphenyle).

Die Vertreter Deutschlands und der Niederlande baten den UN-Expertenunterausschuss zu prüfen, ob die Einführung einer neuen UN-Nummer ein geeignetes Mittel sein könnte, um die Seebeförderung von Kunststoffgranulat verbindlich zu regeln.

Die meisten Experten, die sich zu Wort meldeten, hielten die Einführung einer neuen UN-Nummer als eine ungeeignete Maßnahme, da Kunststoffpellets keine inhärent gefährlichen Güter sind und keine der bestehenden Klassifizierungskriterien erfüllen. Es gäbe darüber hinaus keine Hinweise darauf, dass die Einstufung als Gefahrgut eine

Freisetzung bei Zwischenfällen auf See verhindern würde. Der UN-Expertenunterausschuss traf keine Entscheidung zu dieser Frage und beschloss, die IMO-Diskussionen zu den übrigen Optionen abzuwarten.

## Kennzeichnung

### Sondervorschrift 405

Zusammen mit der Einführung der neuen Eintragungen der UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 für Fahrzeuge, die durch Batterien angetrieben werden, wurde in die UN-Modellvorschriften die Sondervorschrift 405 aufgenommen, die Fahrzeuge von den Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezeichnung des Kapitels 5.2 freistellt, wenn sie nicht vollständig von Verpackungen, Verschlüssen oder anderen Mitteln umschlossen sind, die eine leichte Identifizierung verhindern. Im RID/ADR/ADN 2025 ist diese Freistellung im neuen Absatz e) zur Sondervorschrift 666 enthalten.

Nach dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften im RID/ADR/ADN ist offensichtlich geworden, dass der Text in der Sondervorschrift 405 bzw. 666 e) nicht ausreichend klar ist und deshalb zu Problemen bei der Anwendung führt. Zum Verständnis dieser beiden Sondervorschriften stellten die Vertreter Deutschlands und die Vertreterinnen Schwedens folgende Fragen:

- In welchem Umfang muss das Fahrzeug identifiziert werden können? Reicht es aus, dass ein Fahrzeug oder eine Ausrüstung trotz der Verpackung als solches identifiziert werden kann? Oder muss festgestellt werden können, welcher UN-Nummer das Fahrzeug zuzuordnen ist, d. h. welche Antriebsart das Fahrzeug hat (Verbrennungsmotor oder Antrieb durch Batterien) und



welcher Batterietyp im Falle eines Batterieantriebs im Fahrzeug verbaut ist?

- Wie kann eine eindeutige Identifizierung erreicht werden, wenn eine Verpackung verwendet wird? Durch ein transparentes Verpackungsmaterial, eine auffällige Form oder auch durch eine Kennzeichnung/Abbildung auf der Verpackung?
- Gelten Container, in denen größere batteriebetriebene Fahrzeuge, wie Autos, Golfwagen und Motorräder, enthalten sind, als „Mittel, die eine leichte Identifizierung verhindern“ oder gelten sie als Güterbeförderungseinheiten, für die die Formulierung „Mittel, die eine leichte Identifizierung verhindern“ nicht gilt?

Nach einer längeren Diskussion einigte sich der UN-Expertenunterausschuss darauf, nur unverpackte Fahrzeuge von den Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezeichnung des Kapitels 5.2 auszunehmen. Vor dem Hintergrund, dass die Sondervorschrift 405 in den verkehrsträgerspezifischen Vorschriften unterschiedlich umgesetzt wurde, forderte der UN-Expertenunterausschuss die für diese Regelwerke zuständigen Organisationen auf, ihre Vorschriften an die geänderte Fassung der Sondervorschrift 405 anzugleichen.

### Kennzeichnung von wiederbefüllbaren UN-Druckgefäßen

In Unterabschnitt 6.2.2.11 der Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN wurden neue Kennzeichnungsvorschriften für Verschlüsse von wiederbefüllbaren UN-Druckgefäßen eingeführt. In der Zwischenzeit hat die Anwendung dieser neuen Kennzeichnungsvorschriften

gezeigt, dass eine Klarstellung der Kennzeichnungsvorschriften für Ventile und eine Korrektur eines kleinen Fehlers bei den Kennzeichnungsvorschriften für UN-Druckgefäßkörper in Unterabschnitt 6.2.2.7 erforderlich sind.

So sehen die Vorschriften für die Kennzeichnung von Verschlüssen von wiederbefüllbaren UN-Druckgefäßen in Unterabschnitt 6.2.2.11 keine Kennzeichnung des Gewindes für den Anschluss des Ventils an das Druckgefäß vor, weil damals davon ausgegangen wurde, dass bereits alle einschlägigen Normen für Verschlüsse von Druckgefäßen diese Kennzeichnung vorschreiben. Unter den Vorschriften für wiederbefüllbare UN-Druckgefäße schreibt der Absatz 6.2.2.7.4 m) lediglich eine Kennzeichnung des Flaschengewindes vor. Druckfässer, Großflaschen und Bergungsdruckgefäße werden von dieser Bestimmung momentan nicht erfasst.

Darüber hinaus schreibt der letzte Satz in Unterabschnitt 6.2.2.11 vor, dass der Ventilprüfdruck im Kennzeichen anzugeben ist, wenn er geringer ist als der Prüfdruck, der durch den Nennwert des Ventillfüllanschlusses angegeben ist. Diese Angabe bezieht sich auf den Prüfdruck des Ventils und nicht auf den Prüfdruck des Druckgefäßes. Dieser Satz wurde von den Herstellern unterschiedlich interpretiert, da nicht klar ist, ob sich der Ventilprüfdruck auf den Prüfdruck für die hydraulische Druckprüfung oder auf den Prüfdruck für die Dichtheitsprüfung bezieht.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm in den Vorschriften des Absatzes 6.2.2.7.4 und des Unterabschnitts 6.2.2.11 die notwendigen Klarstellungen vor und verabschiedete eine neue Übergangsvorschrift nach dem Muster der bestehenden

Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.2.20, die eine Weiterverwendung von vor dem 1. Januar 2031 gebauten Verschlüssen erlaubt. Die Änderungen zu Unterabschnitt 6.2.2.11 müssen bei der nächsten Tagung noch bestätigt werden, weil nach Angabe eines internationalen Verbandes der Platz auf den Ventilen für dieses zusätzliche Kennzeichen nicht ausreichend ist.

## Verpackungen

### Ausgestanzte Löcher in Kisten aus Pappe

In Abschnitt 1.2.1 ist eine Kiste als rechteckige oder mehreckige vollwandige Verpackung aus Metall, Holz, Sperrholz, Holzfasermaterial, Pappe, Kunststoff oder einem anderen geeigneten Werkstoff definiert. Sofern die Unversehrtheit der Verpackung während der Beförderung dadurch nicht gefährdet wird, dürfen kleine Öffnungen angebracht werden, um die Handhabung oder das Öffnen zu erleichtern oder um den Zuordnungskriterien zu entsprechen.

In der Praxis werden Kisten aus Pappe verwendet, die Grifflöcher oder Trageschlaufen aufweisen. Aus den Leistungsanforderungen für Kisten aus Pappe in Abschnitt 6.1.4.12 geht jedoch nicht eindeutig hervor, ob eine Kiste, bei der die vorgestanzten Teile bereits geöffnet sind, die erforderlichen Leistungsprüfungen erfüllen muss.

Der UN-Expertenunterausschuss hatte bereits bei seiner letzten Tagung eine ausführliche Diskussion zu dieser Fragestellung geführt und war generell der Meinung, dass Löcher in Verpackungen akzeptiert werden können, sofern diese im Baumuster vorgesehen waren, das den Bauartprüfungen unterzogen wurde.

Der UN-Expertenunterausschuss

entschied, bei der Begriffsbestimmung von Kiste in Abschnitt 1.2.1 eine Bemerkung aufzunehmen, die auf die Notwendigkeit einer erfolgreichen Bauartprüfung hinweist.

Verpackungen, die für Stoffe, die sich während der Beförderung verflüssigen können, nicht zugelassen sind

In Unterabschnitt 4.1.3.4 sind diejenigen Verpackungen aufgeführt, die für Stoffe, die sich während der Beförderung verflüssigen können, nicht verwendet werden dürfen. Der UN-Expertenunterausschuss entschied bei seiner letzten Tagung, diesen Unterabschnitt an die Verpackungsanweisungen P 002 und P 410 anzupassen, in denen weitere Verpackungen genannt sind, die nicht verwendet werden dürfen. Dies betrifft zum Beispiel Fässer oder Kanister aus Stahl, Aluminium oder einem anderen Metall mit abnehmbarem Deckel und Fässer oder Kanister aus Kunststoff mit abnehmbarem Deckel, die nicht für Stoffe der Verpackungsgruppe I verwendet werden dürfen, die sich während der Beförderung verflüssigen können (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 15). Diese Änderungen sind für die Aufnahme in die Ausgabe 2027 des RID, des ADR und des ADN vorgesehen.

Während der überarbeitete Unterabschnitt 4.1.3.4 nun die meisten Verpackungsarten abdeckt, werden Innenverpackungen von zusammengesetzten Verpackungen bisher nicht erfasst.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, im Unterabschnitt 4.1.3.4 auch Innenverpackungen zu erwähnen, die nicht verwendet werden dürfen, wenn sich die zu befördernden Stoffe während der Beförderung verflüssigen können. Im Gegenzug werden die entsprechenden Fußnoten in den Verpackungsanweisungen P 002, P 410 und LP 02 gestrichen.

Ein alternativer Antrag des Vereinigten Königreichs, die Bestimmungen in Unterabschnitt 4.1.3.4 weiter zu vereinfachen, konnte in der vorliegenden Form nicht unterstützt werden. Dieser sah vor, hinsichtlich der festen Stoffe, die sich während der Beförderung verflüssigen können, auf einen Schmelzpunkt von höchstens 45 °C abzustellen. Für feste Stoffe zugelassene Einzelverpackungen und Großpackmittel (IBC) könnten für diese Stoffe verwendet werden, wenn sie im Rahmen der Bauartzulassung auch auf Dichtheit geprüft wurden oder mit einer dichten Auskleidung versehen sind. Der UN-Expertenunterausschuss wird sich bei seiner nächsten Sitzung erneut mit einer möglichen Vereinfachung befassen.

## Verschiedenes

### Maßeinheiten

Der Unterabschnitt 1.2.2.1 enthält die im RID/ADR/ADN geltenden Maßeinheiten. In einer Fußnote zu diesem Unterabschnitt werden für die Umrechnung von früher gebräuchlichen Einheiten in Einheiten des internationalen Einheitensystems (SI) gerundete Werte angegeben.

Der UN-Expertenunterausschuss stellte fest, dass der Unterabschnitt 1.2.2.1 bereits die notwendigen Informationen über die genauen SI-Einheiten, die zusätzlich zugelassenen Einheiten sowie die Beziehungen zwischen den Einheiten enthält und die Fußnote keine zusätzlichen Informationen liefert. Er entschied die Fußnote zu streichen.

### Nächste Tagung

Die 67. Tagung des UN-Expertenunterausschusses, bei der die Arbeiten an der 25. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortgesetzt wurden, fand vom 24. November bis 3. Dezember 2025 in Genf statt.

**Jochen Conrad**

# VERANSTALTUNGSKALENDER 2025–2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
24.–27. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz
14. April	3. Tagung der Aufsichtsbehörde		Bern - Schweiz
19.–20. Mai	142. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz
27.–28. Mai	20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
28. Mai	59. Tagung des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
9. Juni	18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
10.–11. Juni	58. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

## VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2025–2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
15.–17. Dezember	11. Jahrestagung internationaler Organisationen	UNCITRAL	
18.–19. Februar	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
23.–24. Februar	Internationale Gefahrgut-Tage Hamburg 2026	ecomed- Storck-Verlag	Hamburg - Deutschland
24.–25. Februar	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
24.–27. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
3.–4. März	UIC Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“	UIC	München - Deutschland
5.–8. Mai	119. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
6.–8. Mai	Internationalen Transportforum – Gipfel 2026	ITF - OECD	Leipzig - Deutschland
19.–22. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
20.–21. Mai	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
24.–25. Juni	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien



Liebe Leserinnen, liebe Leser,  
wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende  
Veröffentlichung der OTIF,  
die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr,  
anmelden möchten,  
senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse:

**media@otif.org**

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website  
der OTIF **www.otif.org**  
unter „Medien“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel  
Spaß beim Lesen!

© 2025 OTIF. Dieses Werk steht unter der [Lizenz CC BY](#).

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)

