



August 2010

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Entstehungsgeschichte

1. Das **erste internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** stammt aus dem Jahr **1890**. Es schuf eine dem damaligen Stand des Völkerrechts entsprechende Verwaltungsunion mit einem ständigen Sekretariat, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit Sitz in Bern, der Hauptstadt der Schweiz. Die Verwaltungsunionen des 19. Jahrhunderts, wie die Postunion, die Fernmeldeunion usw., waren institutionalisierte Fortsetzungen internationaler diplomatischer Konferenzen. Die Geschäftsführung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr wurde den damaligen Regeln entsprechend von der schweizerischen Regierung überwacht.
2. 1956 ging die vom schweizerischen Bundesrat ausgeübte Überwachungstätigkeit auf einen Verwaltungsausschuss, gebildet aus Vertretern eines Teiles der Mitgliedstaaten, über.
3. Anlässlich der 8. Revisionskonferenz im Jahr 1980 erfolgte eine grundlegende Neuordnung der institutionellen Bestimmungen der ursprünglichen Übereinkommen CIV und CIM: Es wurde eine zwischenstaatliche internationale Organisation (International Governmental Organisation - IGO) moderner Art und Struktur geschaffen.
4. Mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 am 1. Mai 1985 war die **Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)** geboren.

5. Eine weitere bedeutende Änderung des COTIF erfolgte durch das **Protokoll von Vilnius** vom 3. Juni 1999 (Protokoll 1999), das am 1. Juli 2006 in Kraft getreten ist.
6. Die OTIF hat eigene Rechtspersönlichkeit sowohl im Völkerrecht als auch in den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten.

Ziel der Organisation

7. Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern.
8. Zu diesem Zweck werden insbesondere **einheitliche Rechtsordnungen** aufgestellt sowie deren Durchführung und Fortentwicklung unterstützt, die folgende Rechtsbereiche abdecken:
 - Vertrag über die **Beförderung** von Personen und Gütern **im durchgehenden internationalen Verkehr** zwischen den Mitgliedstaaten **auf der Schiene**; diese Rechtsordnung findet auch auf internationale Beförderungen Anwendung, die Gegenstand eines einzigen Vertrags sind und in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates oder – nur auf bei der Organisation einzutragenden Linien - eine Beförderung zur See oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern einschließen;
 - Vertrag über die **Verwendung** von **Wagen** als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr;
 - Vertrag über die **Nutzung** der **Infrastruktur** im internationalen Eisenbahnverkehr;
 - Beförderung **gefährlicher Güter**.
9. Weitere dem genannten Ziel dienende Tätigkeiten der Organisation betreffen Vorschriften für die Interoperabilität und **technische Harmonisierung** im Eisenbahnbereich, die **technische Zulassung** von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, sowie das Hinwirken auf **Erleichterungen** beim **Grenzübertritt** im internationalen Eisenbahnverkehr.

Einheitsrecht

10. Das im internationalen Eisenbahnverkehr gegenwärtig anwendbare Einheitsrecht ist in den **Anhängen**¹ zum COTIF enthalten:
- Anhang A Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (**CIV**);
 - Anhang B Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (**CIM**);
 - Anhang C Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (**RID**);
 - Anhang D Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUV**);
 - Anhang E Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUI**);
 - Anhang F 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 G Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (**ATMF**).

Mitgliedstaaten

11. Der Organisation gehören derzeit **45 Staaten** in **Europa, Nordafrika** und im **Nahen Osten** als Mitglieder an: Albanien, Algerien, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irak, Iran, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Libanon, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Marokko, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Monaco, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakische Republik, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn und Vereinigtes Königreich. Jordanien ist assoziiertes Mitglied.

¹ Die in Klammern angegebenen Abkürzungen der Anhänge entstammen den französischen Fassungen der Titel

12. Die Mitgliedschaft des Irak und des Libanon ruht zurzeit, da der internationale Eisenbahnverkehr mit diesen Staaten unterbrochen ist.
13. Von durch die OTIF geschaffenen Einheitsrecht sind derzeit internationale Beförderungen im Güter- und Personenverkehr auf Eisenbahninfrastruktur von rund **250'000 km**, ergänzende Beförderungen auf 17'000 km Linien zur See und auf Binnengewässern sowie anschließende Binnenbeförderungen auf der Strasse betroffen.
14. Der **Sitz** der Organisation ist in Bern. Die Organisation hat 1988 ein Sitzabkommen mit der Schweiz geschlossen.

Aufbau der Organisation

15. Die Aufgaben der Organisation werden von den nachstehenden Organen erfüllt:
 - Die **Generalversammlung** ist das oberste Entscheidungsorgan der OTIF; sie besteht aus Vertretern aller Mitgliedstaaten. Sie tritt ordentlicherweise gemäß COTIF 1999 alle drei Jahre oder auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten zusammen. Die letzte, 8. Generalversammlung, fand am 6. und 7. September 2006 statt.
 - Der **Verwaltungsausschuss** besteht gemäß COTIF 1999 aus den Vertretern eines Drittels, das sind zurzeit 14, der Mitgliedstaaten. Welche Mitgliedstaaten im Verwaltungsausschuss vertreten sind und welcher davon den Vorsitz führt (derzeit Tschechische Republik), wird von der Generalversammlung bestimmt. Der Verwaltungsausschuss hat insbesondere die administrative und finanzielle Geschäftsführung des Generalsekretärs zu überwachen. Er genehmigt das Arbeitsprogramm, den Haushaltsvoranschlag, den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss der Organisation.
 - Der **Revisionsausschuss** besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten; er entscheidet über Anträge auf Änderung solcher Bestimmungen im Übereinkommen bzw. den Anhängen, die dem vereinfachten und beschleunigten Revisionsverfahren unterworfen und weder von der Generalversammlung noch den Fachausschüssen (s. u.) zu entscheiden sind. Überdies werden Anträge auf Änderungen solcher Bestimmungen, bei denen die Entscheidung der Generalversammlung vorbehalten ist, vom Revisionsausschuss vorab geprüft.
 - Der **Fachausschuss RID** besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten und entscheidet über Anträge auf Änderung der Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (**RID**).
 - Der **Fachausschuss** für **technische Fragen** entscheidet über Änderungen der Anlagen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme

einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU).

- Der **Ausschuss** für **Erleichterungen** im Eisenbahnverkehr soll sich mit allen diesbezüglichen Fragen befassen und dafür Standards, Methoden, Verfahren und Praktiken empfehlen.
- Der **Generalsekretär** besorgt die Sekretariatsgeschäfte der Organisation. Er wird für einen Zeitraum von drei Jahren von der Generalversammlung gewählt und ist höchstens zweimal wiederwählbar.

16. Der **Generalsekretär** hat insbesondere:

- die Aufgaben des Depositars zu erfüllen;
- die Organisation nach außen zu vertreten;
- die Anträge auf Änderung des Übereinkommens für die Beratungen in den Ausschüssen und der Generalversammlung vorzubereiten;
- die Generalversammlung und die Ausschüsse einzuberufen;
- das Arbeitsprogramm, den Voranschlag und den Geschäftsbericht auszuarbeiten und dem Verwaltungsausschuss zur Genehmigung zu unterbreiten;
- Mitteilungen der Mitgliedstaaten und von zur Teilnahme an Sitzungen bestimmter Ausschüsse in Beraterfunktion zugelassenen Staaten, internationalen Organisationen und Verbänden sowie am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligten Unternehmen entgegenzunehmen und denselben zur Kenntnis zu bringen;
- die Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlages zu führen;
- die Anwendung des Übereinkommens durch Anbieten seiner guten Dienste zu erleichtern;
- Gutachten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens abzugeben,
- bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten mitzuwirken;
- die Beschlüsse und Mandate der Generalversammlung, des Verwaltungsausschusses und der übrigen Ausschüsse durchzuführen.

Schwerpunkte der Tätigkeit der Organisation

Weiterentwicklung des Eisenbahntransportrechts

17. Die wohl größte Herausforderung für das internationale Eisenbahntransportrecht ging vom europäischen Integrationsprozess einerseits sowie den allgemeinen Liberalisierungstendenzen in der Verkehrspolitik zahlreicher Mitgliedstaaten und bei den Eisenbahnen andererseits aus. Die in einigen Mitgliedstaaten bereits vollzogene oder geplante Lösung der Eisenbahnen aus der staatlichen Verwaltung und ihre rechtliche Verselbständigung als Unternehmen privaten oder öffentlichen Rechts sowie die Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Beförderung von Personen und Gütern erfordern eine entsprechende Anpassung des internationalen

Eisenbahntransportrechts, die im COTIF 1999 ihren ersten Niederschlag fand und insbesondere folgende Bereiche betrifft:

1. institutionelle Bestimmungen, insbesondere hinsichtlich der Aufgaben der Organisation, ihrer Befugnisse, ihrer Finanzierung, des vereinfachten Revisionsverfahrens und erleichterter Beitrittsmöglichkeiten;
2. Liberalisierung und Modernisierung des für die internationale Güter- und Personenbeförderung im Schienenverkehr geltenden Rechts, Angleichung an für andere Verkehrsträger geltendes Recht (z.B. CMR²), Erweiterung des Spielraums für Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Kunden einerseits und für Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen andererseits;
3. einheitliches für alle Eisenbahnwagen geltendes "Wagenrecht", das rechtlich zwischen der technischen Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr und der Verwendung von Wagen als Beförderungsmittel im internationalen Verkehr auf vertraglicher Grundlage deutlich unterscheidet;
4. Regelung der vertraglichen Beziehungen (insbesondere Haftung) im Rahmen der Nutzung fremder Eisenbahninfrastruktur durch verschiedene Eisenbahnbeförderer, wobei öffentlich-rechtliche Vorschriften, z.B. die Richtlinien der EG über die Zugangsrechte und deren Voraussetzungen, unberührt bleiben;
5. Ausweitung des rechtlichen Anwendungsbereiches der Gefahrgutvorschriften

Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr

18. Das COTIF 1999 legt als eines der Ziele der Organisation fest, auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange hinzuwirken, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben. Die OTIF beteiligte sich zusammen mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) an den Arbeiten betreffend die Ausarbeitung einer neuen Anlage zum Internationalen Übereinkommen zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen von 1982 betreffend den Eisenbahnverkehr. Diese neue Anlage, die vor kurzem von der UNECE angenommen wurde, wird voraussichtlich im Jahre 2011 in Kraft treten.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen, technische Zulassung und Aufsicht

19. Im Hinblick auf die Bedeutung der Technik für die Eisenbahnbeförderung besteht eine weitere Aufgabe der Organisation darin, auch und gerade in ihrem nicht nur auf regionale Anwendung konzipierten Rahmen verstärkte Anstrengungen zur Harmonisierung in diesem Bereich auf staatlicher Ebene zu unternehmen. Dies gilt sowohl für die Verbindlicherklärung einheitlicher technischer Normen für Eisenbahnmaterial, für eine Vereinheitlichung des Verfahrens betreffend dessen technische Zulassung zur Verwendung im internationalen Verkehr als auch für einheitliche Bau- und Betriebsvorschriften.

² Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr

20. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU legen das Verfahren fest, nach dem technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, *für verbindlich erklärt* bzw. angenommen werden. Die verbindlich erklärten technischen Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften werden in Anlagen zu den APTU aufgenommen. In diese technischen Anlagen werden das derzeit völkerrechtlich immer noch gültige aber zur Ausserkraftsetzung vorgesehene Übereinkommen von 1882 über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE), dem nicht weniger als 26 der 45 OTIF-Mitgliedstaaten angehören, sowie andere auf der Ebene der Eisenbahnen bestehende technische Regelwerke und die technischen Merkblätter der UIC³ einbezogen. Ziel der APTU ist es, die Interoperabilität der für den internationalen Eisenbahnverkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen. Die für verbindlich erklärten technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften sollen dazu beitragen, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu erreichen und den Belangen der Umwelt sowie der öffentlichen Gesundheit Rechnung zu tragen. Die *Ausarbeitung* technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften bleibt weiterhin den bisher zuständigen nationalen oder internationalen Normungsinstituten (z.B. CEN, CENELEC, ETSI u.s.w.) oder den im Eisenbahnbereich tätigen internationalen Verbänden, insbesondere der UIC, überlassen. Die APTU schaffen für den Eisenbahnbereich eine ähnliche Rechtsgrundlage wie das Genfer Homologierungsübereinkommen 1958 für den Straßenverkehr.
21. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF legen das *Verfahren* fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge (und analog sonstiges Eisenbahnmaterial) zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden. Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder der internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Staates hierfür zuständig sind. Die technische Zulassung erfolgt entweder direkt durch Erteilung der *Betriebserlaubnis* für ein bestimmtes einzelnes Eisenbahnfahrzeug oder - in einem vereinfachten Verfahren - in zwei Stufen in Form der *Bauartzulassung* für ein bestimmtes Baumuster und der nachfolgenden *Betriebserlaubnis* für einzelne Fahrzeuge, die dem Baumuster entsprechen. Der technischen Zulassung sind die gemäß APTU für verbindlich erklärten Normen und angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften zugrunde zu legen. Die technische Zulassung durch die zuständige Behörde eines Staates ist in den übrigen Staaten von Behörden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern ohne erneute Prüfung und technische Zulassung anzuerkennen.
22. Dem Fachausschuss für technische Fragen ist es überantwortet, dafür zu sorgen, dass APTU und ATMF, die im Kern ein „COTIF-Zulassungsrecht“ begründen, zielgerecht und wirksam gehandhabt werden können. Tragendes Element müssen dabei die nationalen Zulassungsbehörden sein. Das Gemeinschaftsrecht der EG, insbesondere dessen Richtlinien betreffend die Interoperabilität und die Sicherheit der Eisenbahnen (TSI), setzt dabei die Massstäbe und bildet auch die Grundlage für die konkrete Ausgestaltung der Anlagen zu den APTU. Im Laufe der Umsetzung wird das Konzept des Zulassungsrechtes angepasst, um in der EG eingetretenen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

³ Internationaler Eisenbahnverband

Zukunft der OTIF

23. Durch das COTIF 1999 wurden einerseits die institutionellen Grundlagen der OTIF angepasst und modernisiert (Englisch als neue Arbeitssprache neben Französisch und Deutsch; neues Finanzierungssystem; Verpflichtung der Mitgliedstaaten, ihre Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens in der OTIF zu konzentrieren; Schaffung eines Fachausschusses für technische Fragen und eines Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr; erleichtertes Revisionsverfahren; Beitrittsmöglichkeit für regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration mit eigener Gesetzgebungskompetenz; Assoziierungsmöglichkeit u.a.m.). Andererseits wurden die bisherigen, im Wesentlichen auf das Transportrecht und Gefahrgutrecht beschränkten Aufgaben auf alle Sachgebiete ausgeweitet, die im Verantwortungsbereich der Staaten liegen, den internationalen Eisenbahnverkehr betreffen und deren Vereinheitlichung oder Verbesserung durch eine enge Zusammenarbeit der Staaten im Rahmen der OTIF erreicht werden kann.
24. Damit wurde der Tätigkeitsbereich der OTIF so ausgeweitet, dass sie mittelfristig nach dem Beispiel der IMO⁴ und der ICAO⁵ – allerdings ohne vollständig globale Wirkung - eine Internationale Organisation des Verkehrsträgers Eisenbahn werden kann, die möglichst für **alle** Fragen, die diesen Verkehrsträger betreffen, nämlich den Eisenbahnverkehr, zuständig ist.
25. Gemäß COTIF 1999 steht der Beitritt zum COTIF nicht nur einzelnen Staaten, sondern auch regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration offen. Anfang 2002 erklärte die Europäische Gemeinschaft (EG) den Beitritt zum COTIF als eines ihrer Ziele. Die Europäische Kommission wurde vom Rat ermächtigt, mit der OTIF eine Vereinbarung über die Bedingungen des Beitritts auszuhandeln. Bei den Verhandlungen im Jahr 2003 wurde ein gemeinsamer Textentwurf für diese Vereinbarung festgelegt. Auf Seite der EG obliegt es dem Rat, den Abschluss der Vereinbarung zu beschließen. Auf Seite der OTIF wäre die Vereinbarung von der Generalversammlung zu genehmigen. Der Beitrittsprozess ist jedoch in der Folge ins Stocken geraten, da die Kommission vom Inhalt ihres erwähnten Vorschlags abgerückt ist. Dies deshalb, weil sich ihre damalige interne Einschätzung, dass man Artikel 3 § 2 des COTIF 1999 als Abkoppelungsklausel interpretieren und überdies in Bezug auf den Anwendungsbereich des COTIF 1999 alle Mitgliedstaaten von EU / EWR als einen einzigen Mitgliedstaat der OTIF ansehen könnte, als unzutreffend erwies. Im Jahre 2009 fand eine neue Verhandlungsrunde statt. Die ausgehandelte Neufassung der Beitrittsvereinbarung enthält nicht nur eine Transparenzklausel für die Mitgliedstaaten der EG (wonach in den durch das EG-Recht abgedeckten Bereichen das EG-Recht anstelle des COTIF-Rechts angewendet wird), sondern auch eine Lösung für solche Mitgliedstaaten der OTIF, in denen das Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der EG Anwendung findet. Die internen Entscheidungsprozesse in der EG konnten jedoch bisher noch nicht abgeschlossen werden, so dass die Beitrittsvereinbarung von der Generalversammlung der OTIF noch nicht genehmigt werden konnte. Ebenfalls im

⁴ Internationale Seeschiffahrts-Organisation

⁵ Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Jahr 2009 fand eine Sitzung des Revisionsausschusses statt, in der Änderungen der Anhänge E, F und G mit dem Ziel beschlossen wurden, weiterhin deren volle Kompatibilität mit den in deren Anwendungsbereich fallenden Bestimmungen des seit der Revision des COTIF weiterentwickelten Rechts der EG zu gewährleisten.

26. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs des COTIF, um **durchgehende Eisenbahnbeförderungen vom Atlantik bis zum Pazifik zu ermöglichen**, bleibt nach dem Niedergang der staatswirtschaftlichen Systeme in der Mitte und im Osten Europas eine große Herausforderung für die OTIF. Infolge der Umwälzungen im Verkehrswesen, die nicht nur in der Europäischen Gemeinschaft vorangetrieben werden, sondern auch in verschiedenen Staaten außerhalb der EG - in unterschiedlichem Tempo - erfolgen, zeichnet sich auf längere Sicht die Möglichkeit ab, das jahrzehntelang bestehende Nebeneinander zweier Eisenbahntransportrechtssysteme - CIM/CIV einerseits und der auf der staatlichen Planwirtschaft basierenden Abkommen SMGS/SMPS andererseits - zu überwinden. Noch herrschen allerdings nur in einigen der in Betracht kommenden Staaten die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die grundsätzlich eine Liberalisierung des Eisenbahnfrachtrechtes, wie sie mit dem COTIF 1999 verfolgt wurde, auch in diesen Staaten erlauben und fördern. Solange keine Harmonisierung des Eisenbahntransportrechtes in Eurasien auf Gesetzesebene möglich ist, steht mit dem neuen COTIF eine vertragsrechtliche Lösung zur Verfügung, die es ermöglicht, Eisenbahngüterbeförderungen zwischen den Mitgliedstaaten des COTIF und Staaten, die nicht Mitgliedstaaten sind, unter einem einheitlichen Rechtsregime durchzuführen. Nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM in der Fassung von 1999 können die Parteien des Beförderungsvertrags nämlich vereinbaren, dass der Vertrag den CIM auch dann unterliegt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen nur einer Mitgliedstaat der OTIF bzw. Vertragspartei des COTIF und der ER CIM ist. Außerdem steht den Kunden des Eisenbahngüterverkehrs seit September 2006 der Frachtbrief CIM/SMGS zur Verfügung (gemeinsames Projekt des CIT⁶ und der OSShD).
27. Ein weiterer Tätigkeitsbereich der OTIF ergibt sich aus der am 23. Februar 2007 erfolgten Annahme des Protokolls von Luxemburg, womit ein **Register für internationale Sicherungsrechte** an rollendem Eisenbahnmaterial geschaffen wird. Gemäss Artikel XII dieses Übereinkommens wird für das Register eine aus Staatenvertretern bestehende Aufsichtsbehörde geschaffen, als deren Sekretariat die OTIF fungiert. Das Protokoll tritt in Kraft, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Verwahrer UNIDROIT⁷ und
 - Hinterlegung einer Bescheinigung der OTIF beim Verwahrer, dass das Internationale Register voll funktionsfähig ist.

⁶ Internationales Eisenbahntransportkomitee

⁷ Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts