



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Geschäftsbericht

2009



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Geschäftsbericht

2009

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern

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

INHALTSVERZEICHNIS

	Page
ALLGEMEINER TEIL	7
BESONDERER TEIL	11
GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN	11
I. GELTUNGSBEREICH DES COTIF	11
1. Mitgliedstaaten der OTIF	11
2. Ausdehnung des Geltungsbereichs	11
II. ANWENDUNG DES COTIF	13
3. Stand der Ratifikationen des COTIF 1999. Anwendung einzelner Anhänge	13
4. Listen der Linien	13
5. Auskünfte	14
III. RECHT	15
6. Allgemeines	15
7. Depositarfunktionen	15
8. Transportrechtliche Interoperabilität – Frachtbrief CIM/SMGS	16
9. Infrastrukturrecht	16
10. Protokoll von Luxemburg	17
IV. GEFÄHRLICHE GÜTER	18
11. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt)	18
11.1 Informelle Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung	21
11.2 Übersetzungskonferenz der deutschsprachigen Staaten	21
12. RID-Fachausschuss	22
13. Arbeitsgruppen des RID-Fachausschusses	24
13.1 Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	24
V. TECHNIK	25
14. Fachausschuss für technische Fragen (CTE)	25
15. Revision der Anhänge APTU und ATMF	26
16. Anlagen zu den APTU	26
17. WG TECH	27
18. Externe Arbeitsgruppen (Europäische Kommission und ERA)	28
19. Register, Datenbasis und Kodierung	28
20. Konsultation der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF betreffend die TSI- Entwürfe – Workshop in Zagreb für die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF	29

VI.	AUSBILDUNG	30
VII.	ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN	30
21.	Europäische Gemeinschaft (EG)	30
22.	Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)	32
23.	Binnenverkehrsausschuss (CTI)	33
24.	Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC.2)	34
25.	Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ (WP.24)	35
26.	Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30)	35
27.	Expertenunterausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter	36
28.	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/ADR)	36
29.	Interdisziplinäre Expertengruppe über die Sicherung im Binnenverkehr	37
30.	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSCE)	37
31.	Internationales Verkehrsforum (IVF)	37
32.	Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)	39
33.	Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)	39
34.	Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) / Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)	39
35.	Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahn (OSShD)	39
36.	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)	41
37.	Europäisches Komitee für Normung (CEN)	42
38.	Internationaler Eisenbahnverband (UIC)	42
39.	Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)	42
	DIE ORGANISATION OTIF	44
VIII.	ALLGEMEINE ORGANE DER OTIF	44
40.	Generalversammlung	44
41.	Verwaltungsausschuss	44
42.	Revisionsausschuss	46
IX.	KOMMUNIKATION	47
43.	Zeitschrift	47
44.	Internet	47

X.	FINANZEN	48
45.	Bedeutende Entwicklung	48
46.	Geschäftsführung	48

Anlagen:

Mitgliedstaaten des COTIF (31.12.2009)	50
Mitgliedstaaten des Verwaltungsausschusses (1.10.2006-30.9.2009)	51
Mitgliedstaaten des Verwaltungsausschusses (1.10.2009-30.9.2012)	52
Organigramm / Personal des Sekretariates der OTIF	53

ALLGEMEINER TEIL

Das Jahr 2009 war wie schon das vorherige für die OTIF und ihr Sekretariat wiederum von ausserordentlich hoher Arbeitsbelastung, einer ungewöhnlich grossen Zahl von Tagungen ihrer unterschiedlichen Organe, Konferenzen und sonstigen Veranstaltungen und wiederum durch Herausforderungen gekennzeichnet, deren Ursprung nicht bei ihr lag und deren Zustandekommen bzw. Herbeiführung kaum durch sie beeinflusst werden konnte.

Im Ergebnis ist aber festzustellen, dass die Organisation und das Sekretariat auch im Berichtsjahr diese Herausforderungen wieder in ausgezeichneter Weise bewältigt haben. Dies ergibt sich nicht nur daraus, dass eine Vielzahl von Vorhaben und Projekten erfolgreich und zur allseitigen Zufriedenheit abgeschlossen werden konnte, sondern auch dadurch, dass sorgfältige Situationsanalyse, die rechtzeitige und angemessene Reaktion auf bestimmte Ereignisse, die Auswahl der geeigneten Handlungsmöglichkeiten, die Entschlossenheit der Mitgliedstaaten zur Herbeiführung der entsprechenden Beschlüsse und der Mut der Beteiligten, auch weit in die Zukunft reichende Initiativen zu unternehmen, Perspektiven eröffnete, die die Position der OTIF als anerkannte, handlungsfähige, problemorientierte und kreativ handelnde internationale Regierungsorganisation bestätigt und weiter entwickelt haben.

Dabei standen zwei Handlungsbereiche ganz eindeutig im Vordergrund. Zum Einen handelt es sich dabei um die Vorbereitungen, Verhandlungen und Beschlüsse des Revisionsausschusses zum COTIF 1999 und seinen Anhängen E, F und G. Zum Anderen handelt es sich um die Vorbereitungen, die Durchführung und das Ergebnis der 9. Generalversammlung der OTIF. Für die kommenden drei Jahre wurden die Grundlagen für die allumfassende Handlungsfähigkeit der Organisation, für die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Sekretariates und die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Verwaltungsausschuss bis zur 10. Generalversammlung im Jahr 2012 seinen Aufgaben und seiner Verantwortung in der Weise gerecht werden kann, wie es die Gesamtheit der Mitgliedstaaten von ihm erwartet. Durch die Wiederwahl des amtierenden Generalsekretärs hat die Generalversammlung im Übrigen auch eine zentrale Personalfrage geregelt.

Über den gesamten Jahresverlauf hinweg beschäftigte die OTIF – hier in erster Linie den Generalsekretär – wie schon im Jahr 2008 die Frage der Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft. Aufgrund eines neuen Verhandlungsmandats, das der Europäischen Kommission durch den Rat im Frühjahr des Jahres erteilt worden war, wurden wiederum intensive bilaterale Verhandlungen notwendig, die allerdings von einem sehr starken beiderseitigen Einigungswillen getragen wurden. Nachdem sich Anfang Juni in einer Verhandlungsrunde in Bern bereits sehr konkrete Kompromissmöglichkeiten ergeben hatten, konnte bis Mitte Juli 2009 der Text für eine Beitrittsvereinbarung erarbeitet werden, der von beiden Seiten als tragfähiges Endergebnis angesehen und daher vom Generalsekretär und dem Leiter der Verhandlungsdelegation der Europäischen Kommission paraphiert wurde. Ziel war es, der für Anfang September geplanten 9. Generalversammlung diese Beitrittsvereinbarung zur endgültigen Zustimmung vorzulegen. Bedingung für einen solchen Beschluss wäre aber gewesen, dass zuvor die entsprechenden internen Entscheidungsvorgänge der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossen gewesen wären. Die schwedische Ratspräsidentschaft war während der Tagung aber nicht in der Lage, der Generalversammlung die entsprechende Bestätigung zu geben. Um den Gang der weiteren Entwicklung trotzdem abzusichern, ermächtigte die Generalversammlung den Generalsekretär schriftlich, die Beitrittsvereinbarung rechtsverbindlich zu unterzeichnen, soweit sie dem paraphierten Text entsprochen hätte.

Demgegenüber nahm die weitere Entwicklung dieses Themas in Brüssel keinen günstigen Verlauf. Vorstösse einzelner Mitgliedstaaten der Europäischen Union führten dazu, dass das gemeinsam erreichte Verhandlungsergebnis von den Ratsgremien nicht gebilligt wurde. Ohne mit diesen gewünschten Textänderungen erneut an den Verhandlungstisch zurückzukehren, wurde dem Sekretariat Anfang Dezember lediglich der von den EU-Gremien gewünschte neue Entwurf zur Paraphierung übersandt. Nach sorgfältiger Überprüfung stellte sich jedoch heraus, dass die von der Europäischen Gemeinschaft gewünschten Textänderungen aus völkerrechtlichen und organisationspolitischen Gründen nicht akzeptabel waren, was der Generalsekretär der Kommission mit sorgfältiger Begründung Mitte Dezember 2009 mitteilte. Zu diesem Zeitpunkt wurde daher im Jahr 2009 nicht mehr deutlich, welche weitere Entwicklung die Angelegenheit nehmen würde. Es bestand aber eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Generalsekretär von der ihm durch die Generalversammlung erteilten Zeichnungsvollmacht keinen Gebrauch würde machen können.

Schon im Geschäftsbericht für das Jahr 2008 war ausführlich darüber berichtet worden, mit welcher hochkomplexen Fragen, neu zu entwickelnden Lösungsmöglichkeiten und weitreichenden Konsequenzen für die OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind, der Fachausschuss für technische Fragen und schliesslich im Juni 2009 der Revisionsausschuss der Organisation bei der Überarbeitung der Regelungen der Anhänge E (CUI), G (ATMF) und G (APTU) konfrontiert waren. Die Arbeit in den genannten Gremien, von Unterausschüssen und Arbeitsgruppen kann am besten dadurch gekennzeichnet werden, dass sie als Serie sog. „Durchbrüche“ beschrieben werden kann. Schon der Fachausschuss technischer Experten erzielte im Februar 2009 eine Einigung auf allen ausstehenden Fragen für die Überarbeitung der technischen Anhänge F und G und konnte die entsprechenden Lösungsvorschläge dem Revisionsausschuss unterbreiten. Das Gleiche galt für die Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zwischen Europäischer Gemeinschaft und OTIF, die sich mit dem Anhang CUI befasst hatte. So lag dem Revisionsausschuss in seiner Sitzung im Juni 2009 eine ebenso umfangreiche wie inhaltlich anspruchsvolle Tagesordnung vor. Die Arbeiten litten natürlich wiederum darunter, dass die EU-Mitgliedstaaten die Vorbehalte nach Artikel 42 COTIF 1999 gegen die genannten Anhänge eingelegt hatten und daher für die dazu aufgerufenen Tagesordnungspunkte nicht als Mitglieder des Revisionsausschusses angesehen werden konnten. Sie wurden dadurch bei der Überprüfung des Vorliegens des Quorums nicht berücksichtigt. Angesichts der grossen Zahl der in dieser Lage befindlichen Mitgliedstaaten kann nicht unterschätzt werden, welches Engagement und Geschick bei den zuständigen Mitarbeitern im OTIF-Sekretariat und bei den beiden Vorsitzenden des Revisionsausschusses erforderlich war, um die letztlich zu allen Tagesordnungspunkten festgestellte Erreichung des Quorums herbeizuführen und aufrecht zu erhalten.

Da den Beratungen des Revisionsausschusses nur die englischsprachige Fassung der Änderungsbestimmungen vorlag und auch in der 9. Generalversammlung im September 2009 bestimmte Entscheidungen notwendig waren, konnte die endgültige Beschlussfassung der OTIF-Mitgliedstaaten über die Änderungen nur in zwei schriftlichen Verfahren gesucht werden, die im Oktober gestartet und anfangs Dezember 2009 mit der erfreulichen Zustimmung endeten. Allen an diesem Vorhaben Beteiligten gebührt Dank und Anerkennung.

Im RID-Bereich stand im Berichtsjahr die Harmonisierung der 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter im Vordergrund. Gleichzeitig mussten in diesem Jahr alle Änderungsanträge abgearbeitet werden, deren Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 angestrebt wird. Mit einem intensiven Tagungsprogramm konnte das Biennium 2008/2009 und die Arbeiten an den Änderungen 2011 zum RID erfolgreich abgeschlossen

werden. Durch die mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 erfolgte Verkürzung der Notifizierungsfristen von 11 auf 5 Monate können letzte Änderungen an den Rechtstexten noch im Mai 2010 verabschiedet werden.

Entwicklungen, die eine erfreuliche Zukunftsentwicklung der OTIF zunächst nur andeuteten, ergaben sich aus dem Einsatz eines Testzuges auf der Strecke von Islamabad in der Islamischen Republik Pakistan über Teheran nach Istanbul in der Türkei im August 2009. Hier erwies es sich als richtig, dass der Generalsekretär während des Workshops der OTIF über Fragen eines internationalen Transportregimes für den Eisenbahnverkehr in Istanbul Anfang Juni 2009 mit dem Generalsekretär der „Economic Cooperation Organization“ (ECO) mit Sitz in Teheran ein „Memorandum of Understanding“ über die Gestaltung und Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen beiden Organisationen unterzeichnet hatte. Da Pakistan Mitglied der ECO ist, konnte erreicht werden, dass seitens dieser Organisation gegenüber Pakistan die Empfehlung ausgesprochen wurde, dem COTIF 1999 beizutreten, um Verkehre zwischen diesen Staaten auf der Schiene, die in Zukunft regelmässigen Charakter annehmen sollen, dem Rechtsregime der OTIF zu unterstellen. Die entsprechenden Bemühungen werden im Jahr 2010 fortgesetzt werden.

Eine ähnlich erfreuliche Entwicklung nahmen die Aktivitäten der OTIF im Königreich Jordanien, das an den OTIF-Mitgliedstaat Syrien angrenzt. Da Jordanien grundsätzlich verabschiedete und mit entsprechenden Finanzierungsbeschlüssen unterlegte Absichten hat, die Eisenbahnverbindungen zu den Nachbarn Syrien, Saudi-Arabien und dem Irak zu modernisieren bzw. auszubauen, schlug der Generalsekretär dem Königreich Jordanien ebenfalls den Beitritt zu OTIF vor. Nach letzten Nachrichten sollen die entsprechenden Beschlüsse auf nationaler Ebene jedenfalls für eine assoziierte Mitgliedschaft nach Artikel 39 COTIF 1999 gefallen sein, die nach Aufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs auf den neuen Strecken selbstverständlich zur Vollmitgliedschaft ausgeweitet werden kann. Zum Ende des Jahres 2009 rechnete der Generalsekretär mit dem kurzfristigen Eingang des entsprechenden Beitrittsantrages.

Auch die Verfahren zum Inkrafttreten des Beitritts der Russischen Föderation zur OTIF konnten inhaltlich noch im Jahr 2009 abgeschlossen werden. Gegen den Beitrittsantrag gab es keinen Einspruch seitens der OTIF-Mitgliedstaaten, so dass der Beitritt zum 1. Februar 2010 wirksam werden wird.

Neben diesen zukunftsweisenden und mittlerweile auch erfolgsträchtigen Initiativen und Aktivitäten richtete sich die Aufmerksamkeit der OTIF im Jahr 2009 aber auch nach innen. Bereits in den Vorjahren war zunächst verhalten und später immer unübersehbarer deutlich geworden, dass die durch die erhebliche Zunahme der Ziele und Aufgaben der Organisation nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999, durch die Zunahme der Anzahl der Mitgliedstaaten, aber auch durch die verstärkte Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen angewachsene Arbeitsbelastung des Sekretariates nur durch eine Aufstockung seines Personals aufgefangen werden konnte. Der Verwaltungsausschuss beschloss daher in seiner Frühjahrssitzung 2009, das Sekretariat um drei Dienstposten zu verstärken. Dabei handelt es sich um einen 50 %-Dienstposten für die stetig zunehmenden Aufgaben im Bereich des Personalwesens, um die endlich eingerichtete Stelle eines Übersetzers für die deutsche Sprache und um den Posten eines Sekretärs für den Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr nach Artikel 19 COTIF 1999, der nach vierjähriger Verzögerung durch diese Personalentscheidung seine Arbeit im kommenden Jahr aufnehmen kann.

In der 9. Generalversammlung im September wurden diese Entscheidungen nicht nur gebilligt, sondern auch dadurch ausdrücklich abgesichert, dass die Generalversammlung die Höchstbeträge, die die Ausgaben der Organisation für die Jahre 2010 bis 2012 nicht überschreiten dürfen, gemäss Artikel 14 § 2, Buchst. e) erhöhte, um die zukünftig entsprechend ansteigenden Personalausgaben abzudecken. Die Erhöhung diente ausserdem dazu, die Umbaumassnahmen am Dienstgebäude in Bern zu ermöglichen, die erforderlich sind, um die für die neuen Mitarbeiter notwendigen räumlichen und technischen Arbeitskapazitäten zu schaffen. Die neuen Dienstposten wurden im September/Oktober 2009 ausgeschrieben. Die Umbauarbeiten im Dienstgebäude konnten im Jahr 2009 noch vergeben werden und werden in den ersten Wochen des Jahres 2010 durchgeführt.

Das Anhalten der schon im Geschäftsbericht für das Jahr 2008 angesprochenen weltweiten Finanzkrise hat sich während des Jahres 2009 zu einer tiefgreifenden Wirtschaftskrise ausgeweitet. Dies konnte natürlich nicht ohne Einfluss auf den internationalen Handel und damit auch auf den Eisenbahnverkehr bleiben. Die OTIF hat durch vielfältige Initiativen versucht dazu beizutragen, dass insbesondere den Möglichkeiten zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs und ihren eindeutig positiven Wirkungen auf den Handelsaustausch grössere Aufmerksamkeit zu teil wird. Der Generalsekretär hat seine Teilnahme an einer Vielzahl von Konferenzen und sonstigen Veranstaltungen genutzt, um dieses Thema zu einem zentralen Punkt eisenbahnpolitischer Initiativen zu machen. Auch an dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass Erleichterung im Eisenbahnverkehr im Vergleich z.B. zu Infrastrukturinvestitionen mit vergleichsweise niedrigem finanziellen Aufwand handelsfördernde Wirkungen herbeigeführt werden können, die hervorragend geeignet sind, den Wirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise entgegen zu wirken. Die OTIF wird auch im kommenden Jahr bei ihren Bemühungen bleiben und hier insbesondere durch die schon erwähnte Arbeitsaufnahme des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zusätzliche Impulse schaffen. Damit wird die OTIF auch in diesem Zusammenhang zu einer Kraft, die zu den sonstigen weltweiten Bemühungen zur Bekämpfung dieser Krise beiträgt.

Die finanzielle Situation der Organisation ist nach wie vor zufriedenstellend, wobei im Berichtsjahr der Anteil fristgerecht gezahlter Mitgliedsbeiträge und Vorauszahlungen sowie die nachträglich bezahlten, aus den Vorjahren noch geschuldeten Beträge aufgrund der Bemühungen des Sekretariats wieder einen erfreulich hohen Stand erreichte. Die Haushaltsführung des Sekretariats im Jahr 2008 wurde im Mai 2009 vom Buchprüfer als fehlerfrei akzeptiert und attestiert.

BESONDERER TEIL

GESCHÄFTSTÄTIGKEITEN

I. GELTUNGSBEREICH DES COTIF

1. Mitgliedstaaten der OTIF

Die OTIF hatte Ende 2009 43 Mitgliedstaaten.

2. Ausdehnung des Geltungsbereichs

Nachdem die Vorbereitungen für den Beitritt **Russlands** zum COTIF im Jahre 2008 entscheidend fortgeschritten sind, wurden die engen Kontakte zwischen dem Verkehrsministerium der Russischen Föderation und dem Generalsekretär im Jahre 2009 fortgesetzt. So wurde der Generalsekretär laufend über den Stand der nationalen russischen Verfahren zur Erarbeitung und Verabschiedung eines „Gesetzes über den Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF“ informiert. Im Juli 2009 wurde das Gesetz verabschiedet. Am 21. August 2009 hinterlegte die Regierung Russlands einen Antrag auf Beitritt zum COTIF mit drei Vorbehalten: Nichtanwendung des Artikels 28 §§ 1 und 2 (Schiedsgerichtsbarkeit), Nichtanwendung der Anhänge A, C, D, E, F und G und Einschränkung der Anwendung des Anhangs B (CIM) auf zwei kurze Eisenbahnstrecken, nämlich von der Anlegestelle des Fährterminals Baltijsk bis zum Hafengebäude Baltijsk und von der Anlegestelle des Fährterminals Ust-Luga bis zum Hafengebäude Luzhskaja, im Anschluss an die Fährverbindungen Sassnitz–Baltijsk und Sassnitz–Ust-Luga (s. auch Kapitel II, Ziff. 4).

Die Frist, in der die Mitgliedstaaten Einsprüche gemäß Artikel 37 § 3 COTIF erheben konnten, ist am 27. November 2009 abgelaufen, ohne dass ein Einspruch erhoben wurde. Der Beitritt wird gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. Februar 2010 wirksam. Russland wird zum 44. Mitgliedstaat der OTIF.

Auf Grund der nach seinem Beitritt gewonnenen Erfahrungen wird Russland prüfen, ob es zweckmäßig ist, weitere Strecken dem neuen einheitlichen Beförderungsregime zu unterstellen. Die Möglichkeit der Einführung des Russischen als weitere Arbeitssprache der OTIF dürfte dabei eine Rolle spielen. Trotz des im Zeitpunkt des Beitritts sehr beschränkten Anwendungsbereichs des Einheitsrechtes COTIF durch Russland stellt dieser Beitritt einen für die Organisation bedeutenden Meilenstein dar.

Im Anschluss an seine Reise nach Syrien im Frühjahr 2009 besuchte der Generalsekretär das Verkehrsministerium des Haschemitischen Königreichs **Jordanien**, nachdem während der Reisevorbereitungen festgestellt worden war, dass Jordanien im Zusammenhang mit dem umfangreichen Ausbau seines Eisenbahnnetzes in Richtung Syrien, Saudi Arabien und Irak beabsichtigt, sich der OTIF und damit dem internationalen Rechtsregime im Eisenbahnbereich, das heute bis an die südliche Grenze Syriens reicht, anzunähern. Beide Seiten tendierten schon im Vorfeld der Reise dazu, für Jordanien zunächst eine assoziierte Mitgliedschaft nach Artikel 39 COTIF 1999 anzustreben. In den Gesprächen in Amman, bei denen der Generalsekretär auch mit dem jordanischen Verkehrsminister zusammentraf, stellte sich heraus, dass sich

die Beitrittsabsichten Jordaniens bereits konkretisiert hatten. Der Minister hat angeordnet, die erforderlichen internen Vorbereitungsarbeiten sofort zu beginnen. Die jordanische Seite wurde mit allen Unterlagen versehen, die für den Entscheidungsprozess erforderlich sind. Um Jordanien den Zugang auch zu konkreteren und praktischen Informationen über das Funktionieren der OTIF und über die Anwendung des COTIF zu ermöglichen, wurde Jordanien zusätzlich zu einem ursprünglich für die Zielgruppe Zentralasien in der Türkei organisierten Workshop (s. Kapitel VI) eingeladen. Im Zeitpunkt der 9. Generalversammlung der OTIF im September 2009, an der Jordanien als Beobachter teilnahm, handelte es sich nur noch um letzte Formalitäten vor der Fertigstellung des Assoziierungsgesuchs. Eine Vorankündigung des Gesuchs ist beim Generalsekretär noch vor dem Jahresende per E-Mail eingegangen.

Im Frühjahr 2009 wurde bekannt, dass die Bauarbeiten an der Verbindung zwischen dem Eisenbahnnetz der Islamischen Republik Iran und demjenigen der Islamischen Republik **Pakistan** in der Zwischenzeit fertig gestellt wurden. Kurz darauf war zu erfahren, dass am 14. August 2009 zum ersten Mal ein Test-Containerzug auf der Strecke von Islamabad über Teheran nach Istanbul verkehren sollte.

Aufgrund dieser Informationen wurden sowohl Pakistan, wie auch das an diesen Staat angrenzende **Indien** zu dem Workshop der OTIF eingeladen, der vom 9. bis 11. Juni 2009 in Istanbul durchgeführt wurde (s. Kapitel VI). Beide Staaten haben Vertreter zu dieser Konferenz entsandt. Dabei stellte sich heraus, dass jedenfalls auf Seiten der pakistanischen Eisenbahngesellschaft ein hohes Interesse an einem Beitritt Pakistans zum COTIF 1999 besteht. Die ECO (s. Kapitel VII, Ziff. 36, deren Mitglied Pakistan ist, hat das Land aufgefordert, entsprechende Initiativen zu unternehmen. Die pakistanische Seite wurde mit entsprechendem Grundlagen- und Informationsmaterial versorgt, um den innerstaatlichen Prozess zur Konkretisierung einer Beitrittsabsicht voranzubringen. Auch in praktischer Hinsicht wurden Fortschritte insofern erreicht, als für das Haftungsregime, das auf die Beförderungen von Gütern von Pakistan in die Türkei angewendet werden soll, die ER CIM (mit Unterstützung des CIT) vertraglich für den pakistanischen Teil vereinbart wurden, die in der Islamischen Republik Iran und in der Türkei ohnehin anwendbar sind.

Nachdem dem Generalsekretär bekannt geworden war, dass sowohl **Aserbaidsschan** als auch **Georgien** wegen des Baus der Strecke vom türkischen Kars über Tiflis (Georgien) nach Baku (Aserbaidsschan) den Beitritt zum COTIF erwägen, hatte die OTIF in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium von Aserbaidsschan vom 16. bis 19. Dezember 2008 ein Seminar in Baku veranstaltet, an dem über 50 Vertreter aserbaidsschanischer Behörden, des Verkehrsministeriums sowie der beiden Eisenbahngesellschaften teilnahmen. Dabei äußerten die Vertreter der Georgischen und Aserbaidsschanischen Eisenbahnen ihre Absicht, den Beitritt ihrer Länder vorantreiben zu wollen. Im aserbaidsschanischen Verkehrsministerium waren bereits erste Beschlüsse in diese Richtung gefasst worden. Ziel ist es selbstverständlich, das COTIF auf der neu zu bauenden Eisenbahnverbindung durchgehend anzuwenden. Aserbaidsschan unterrichtete die 9. Generalversammlung der OTIF darüber, dass interne Verfahren zur Vorbereitung des Beitritts bereits in Gang gesetzt wurden. Die Kontakte der OTIF zu Georgien beschränkten sich auf einen E-Mail-Wechsel. Dabei erfuhr der Generalsekretär, dass Georgien dabei sei, das COTIF ins Georgische zu übersetzen.

In einem regen E-Mail-Wechsel zwischen Januar und Mai 2009 beantwortete das Sekretariat eine Reihe von Fragen, die sich für die Regierung **Montenegros** im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Regierungsvorlage betreffend den Beitritt zum COTIF gestellt haben. Am 21. Dezember 2009 ist der Beitrittsantrag beim Generalsekretär eingegangen.

Siehe im Übrigen den Allgemeinen Teil.

II. ANWENDUNG DES COTIF

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

Die OTIF zählte im Jahre 2009 – nach wie vor – 37 Mitgliedstaaten des COTIF 1999. Sechs Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 bedauerlicherweise noch nicht ratifiziert haben, sind Mitgliedstaaten des COTIF 1980 geblieben (Irak, Irland, Italien, Libanon, Marokko und Schweden). Im Verkehr mit und zwischen diesen Mitgliedstaaten ist die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM ausgesetzt.

Nachdem die meisten Mitgliedstaaten der EU und ein Mitgliedstaat des EWR einer Aufforderung der Europäischen Kommission zur Abgabe von Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF betreffend die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G gefolgt sind, ergibt sich hinsichtlich der Anwendung der einzelnen Anhänge zum COTIF Folgendes:

- 17 Mitgliedstaaten der OTIF wendeten alle sieben Anhänge an; zwei dieser Mitgliedstaaten haben eine Erklärung betreffend die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G vor Ende 2008 abgegeben, die am 31. Dezember 2009 wirksam geworden ist. Ein weiterer Mitgliedstaat hat vor Ende 2009 eine solche Erklärung abgegeben, die am 31. Dezember 2010 wirksam wird;
- 20 Mitgliedstaaten wendeten lediglich die Anhänge A, B, C und D an.

Hinsichtlich der Arbeiten, die bezwecken, die Probleme zu lösen, welche Anlass zu den Erklärungen bezüglich der Anhänge E, F und G gegeben haben, siehe Kapitel III, Ziff. 9, Kapitel V, Ziff. 15 und Kapitel VIII, Ziff. 42.

4. Listen der Linien

Die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM in der Fassung des Protokolls 1999 ist grundsätzlich unabhängig von einem System eingetragener Linien. Nur für besondere Fälle hält der Generalsekretär gemäß Artikel 24 COTIF 1999 Listen der Linien auf dem Laufenden und veröffentlicht sie.

In die **Listen der Eisenbahnstrecken CIV und CIM** werden Eisenbahnstrecken eines neu beitretenden Staates, der einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIV/CIM einlegt, diesem Vorbehalt entsprechend eingetragen (Art. 24 § 2 COTIF).

Da der Beitrittsantrag Russlands einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIM enthielt, wurde ein neuer Abschnitt „Russland“ in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM aufgenommen (s. auch Ziff. 2).

Für internationale Schifffahrtsbeförderungen, die auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsvertrages in Ergänzung von Eisenbahnbeförderungen unter dem Rechtsregime CIV oder CIM durchgeführt werden, werden die **Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM** geführt (Art. 24 § 1 COTIF, Art. 1 § 2 und 3 CIV, Art. 1 § 3 und 4 CIM).

Das Sekretariat vermittelte die gemäß Artikel 24 § 3 COTIF erforderlichen Absprachen zwischen Deutschland und Russland, damit die Fährlinien Sassnitz–Baltiysk und Sassnitz–Ust-Luga, die beide Staaten verbinden, fristgerecht, d.h. zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Beitritts Russlands, in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM eingetragen werden können. Deutschland stimmte der Eintragung beider von einem russischen Unternehmen betriebenen Linien zu, während Russland sich mit der Eintragung der zusätzlich von einem dänischen Unternehmen betriebenen Linie Sassnitz–Baltiysk einverstanden erklärte. Es wurde daher ein neuer Abschnitt „Russland“ in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM mit Wirkung vom 1. Februar 2010 aufgenommen und der Abschnitt „Deutschland“ wurde neu herausgegeben.

Der Abschnitt „Schweiz“ in der gleichen Liste wurde ebenfalls neu herausgegeben, um eine weitere von Deutschland mitgeteilte Aktualisierung betreffend eine Linie auf dem Bodensee zwischen Deutschland und der Schweiz zu berücksichtigen.

Aufgrund einiger geringfügiger Änderungen im Abschnitt „Deutschland“ der Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV wurde auch dieser in aktualisierter Fassung zum 1. Januar 2010 neu herausgegeben.

Ende 2009 waren den ER CIV 7'596 km Linien zur See oder auf Binnengewässern und den ER CIM 8'982 km Linien zur See oder auf Binnengewässern unterstellt.

5. Auskünfte

Das Sekretariat betrachtet es als seine Aufgabe, die an die OTIF gerichteten schriftlichen und mündlichen Fragen, sowohl von Staatsverwaltungen und Interessensverbänden als auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Privatpersonen, wie Kunden der Eisenbahn, Vertretern der Wissenschaft usw., die Fragen allgemeiner Art oder spezifische Rechtsfragen sein können, zu beantworten.

Solche Anfragen betrafen im Geschäftsjahr das Verfahren für den Beitritt zum COTIF, Änderungen des COTIF und der Anhänge, das Verhältnis zwischen COTIF und dem Recht der EU, das Schiedsverfahren, die Vorbehalte zum Übereinkommen sowie die Auslegung von einzelnen Bestimmungen der Anhänge.

Einen besonderen Schwerpunkt der Auskunftserteilung bildete wiederum der Gefahrgutbereich.

Im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter äußert sich der RID-Dienst zu Fragen der Auslegung der Vorschriften; er muss eine große Anzahl an allgemeinen oder spezifischen Auskünften zu den bestehenden Vorschriften erteilen und Dokumentenrecherchen durchführen, um Beschlüsse aus der Vergangenheit zu erklären. Damit leistet der RID-Dienst einen wichtigen Beitrag für eine einheitliche Anwendung des RID in den Mitgliedstaaten und trägt zu einer besseren Kenntnis der internationalen Gefahrgutvorschriften bei. Werden bei der Bearbeitung von Anfragen unklare Formulierungen festgestellt, ergreift der RID-Dienst die Initiative für eine Änderung der Vorschriften.

Der RID-Dienst informiert regelmäßig in der Fachpresse über die Neuerungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter. Die Mitarbeitenden des RID-Dienstes nehmen an wichtigen Fachveranstaltungen als Referenten oder Beobachter teil.

III. RECHT

6. Allgemeines

Die Hauptaufgabe der OTIF ist die Schaffung von internationalem Einheitsrecht im Bereich des reinen Beförderungsrechtes und der angrenzenden Bereiche wie der Haftung bei der Verwendung der Beförderungsmittel, aber auch in Bereichen, die dem öffentlichen Recht zugerechnet werden, wie jene des Gefahrgutrechts sowie der technischen Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnmaterial.

Der Rechtsdienst ist demzufolge der Dienst, der an fast allen Tätigkeiten des Sekretariates beteiligt ist. Zu seinen Aufgaben gehört nicht nur die Vorbereitung der Dokumente für die Generalversammlung, den Verwaltungsausschuss, mit Ausnahme der rein buchhalterischen Teile, den Revisionsausschuss und die – derzeit noch provisorische - Aufsichtsbehörde gemäß dem Protokoll von Luxemburg, sondern auch die Beratung bei den Tätigkeiten der übrigen Organe der Organisation. Im Einzelnen seien aus dem Geschäftsjahr 2009 hervorgehoben:

7. Depositarfunktionen

Bei der Ausübung der Depositarfunktionen, vor allem bei der Entgegennahme von Erklärungen stellten sich im Jahre 2009 einige formellen Fragen wie z.B. nach dem Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung, wenn der in gehöriger Form erstellten Erklärung eines Mitgliedstaates eine Mitteilung vorausgegangen war, welche die Anforderungen an eine völkerrechtlich bindende Urkunde nicht erfüllt. Ebenso wie in den vergangenen Jahren konnten solche Fragen in Anlehnung an die Praxis des Generalsekretärs der UNO als Depositär multilateraler Übereinkommen gelöst werden.

Auf die Bitte eines Mitgliedstaates stellte das Sekretariat klar, dass sich die Erklärungen und Vorbehalte gemäß Artikel 42 § 1 COTIF auf die jeweils geltende Fassung der Anhänge beziehen. Beim Inkrafttreten einer geänderten Fassung dieser Anhänge verlieren die Erklärungen und Vorbehalte gegen diese Anhänge nicht automatisch ihre Wirkung, sondern sind so lange wirksam, bis sie zurückgezogen werden.

Im Übrigen siehe Kapitel I, Ziff. 2 und Kapitel II, Ziff. 3.

8. **Transportrechtliche Interoperabilität – Frachtbrief CIM/SMGS**

Im Jahre 2009 konzentrierten sich die Arbeiten der im Rahmen des gemeinsamen Projektes CIT-OSShD geschaffenen Rechtsgruppe CIM/SMGS auf Fragen, die sich überwiegend auf die Zusammenarbeit und das Verhältnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen unter einander beziehen. Im Vordergrund standen konkrete Regelungen für die Auszahlung der Entschädigungsbeträge. Die in der Rechtsgruppe ausgearbeiteten Regeln wurden von der Steuergruppe CIM/SMGS gutgeheißen und auch von den zuständigen Gremien des CIT (Ausschuss CIM) und der OSShD (II. Kommission) angenommen. Sie treten am 1. Januar 2010 in Kraft. Die Beteiligung der OTIF beschränkte sich auf die Teilnahme an einer Tagung der Steuergruppe CIM/SMGS (Bern, 8.7.2009, im Anschluss an eine Tagung der Koordinatoren CIM/SMGS am 7.7.2009).

Im Hinblick auf das Interesse an der Ausweitung des Frachtbriefes CIM/SMGS auf die Verkehre mit China ist der Beschluss von Bedeutung, wonach das Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS und die Anlage 22 zum SMGS mit Regelungen über die Verwendung der chinesischen Sprache ergänzt werden.

Seit einiger Zeit wurden in der Rechtsgruppe und in der Steuergruppe CIM/SMGS Diskussionen über die Möglichkeit geführt, ein einheitliches Beförderungsregime für die Verkehre zwischen Europa und Asien einschließlich einheitlicher Haftungsregeln in Form von Allgemeinen Beförderungsbedingungen auf Grund des internationalen Privatrechtes einzuführen. Die Positionen zu diesem Vorhaben haben sich im Laufe des Jahres 2009 weiter entwickelt. Ein durchgehender Beförderungsvertrag hat sich zwar nicht als konsensfähig erwiesen; es zeichnete sich gleichwohl die Bereitschaft ab, eine solidarische Haftung gegenüber den Kunden bei den Beförderungen CIM/SMGS in Betracht zu ziehen. Die Mitglieder der Steuergruppe CIM/SMGS haben sich auf das weitere Vorgehen geeinigt, wonach die Rechtsgruppe CIM/SMGS „Vorschläge für eine harmonisierte Haftung CIM/SMGS in Bezug auf die externe Beziehung Kunde-Beförderer sowie in Bezug auf die interne Beziehung Beförderer-Beförderer“ erarbeiten soll.

Obwohl die ER CIM eine Möglichkeit vorsehen, Verkehre von oder nach Staaten, die nicht Mitgliedstaaten des COTIF sind, wie z.B. Belarus, Kasachstan oder China in einem einheitlichen Regime abzuwickeln (s. Art. 1 § 2 CIM), wird in der Praxis kaum davon Gebrauch gemacht, da im Bereich des SMGS die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen dafür bisher nicht geschaffen wurden. Die OTIF wird sich an den auf eine harmonisierte Haftung abzielenden Arbeiten im Jahre 2010 beteiligen und insbesondere bei der Auslotung der rechtlichen Möglichkeiten, die Artikel 1 § 2 CIM bietet, ihren Beitrag leisten.

9. **Infrastrukturrecht**

Unklarheiten bezüglich des Verhältnisses zwischen dem Recht der EU und den ER CUI haben dazu geführt, dass der Anhang E ebenso wie die Anhänge F und G Gegenstand von Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF geworden ist und von zahlreichen Mitgliedstaaten nicht angewendet wird (s. Kapitel VII, Ziff. 21) Damit fehlt eine einheitliche Rechtsgrundlage für die Geltendmachung gegenseitiger Schadenersatzansprüche des Beförderers und des Infrastrukturbetreibers. Als einen be-

sonders schwerwiegenden Nachteil empfinden dies die Beförderer, die gegenüber ihren Kunden gemäß Artikel 51 CIV und Artikel 40 CIM auch für durch die Infrastruktur bedingte Schäden einzustehen haben. Entsprechende Beschwerden wurden seitens der Industrie im gesamten Jahresverlauf 2009 an das Sekretariat der OTIF herangetragen.

Auf Grund eines von der Ad-hoc Arbeitsgruppe für den Anhang E (CUI) im Jahr 2008 ausgearbeiteten Vorschlags legte das Sekretariat bei der vom 23. bis 25. Juni 2009 in Bern abgehaltenen 24. Tagung des Revisionsausschusses einen Antrag auf eine Teilrevision des Anhangs E (CUI) des Übereinkommens vor. Dieser Antrag enthielt Textänderungen und Erläuternde Bemerkungen zu einigen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses fallenden Bestimmungen sowie Vorschläge für Erläuternde Bemerkungen zu einigen in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallenden Bestimmungen. Diese Textänderungen und Erläuternden Bemerkungen betrafen insbesondere

- den Anwendungsbereich,
- die Begriffsbestimmungen „Betreiber“, „Beförderer“, „Betriebsgenehmigung“ und „Sicherheitszertifikat“,
- die Bestimmungen über den Nutzungsvertrag,
- die besonderen Pflichten der Beförderer und der Betreiber,
- die Haftung für Schäden, die durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, und
- die Schlichtungsverfahren.

Der Revisionsausschuss nahm die beantragten Änderungen und Erläuternden Bemerkungen mit einigen Ergänzungen und kleineren Änderungen an (s. auch Kapitel VIII, Ziff. 42).

10. Protokoll von Luxemburg

Das Protokoll von Luxemburg zum Kapstädter Übereinkommen (CTC) über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials war 2007 von der darüber in Luxemburg abgehaltenen Diplomatischen Konferenz angenommen worden. Gemäß Entschliebung der Konferenz war für die Zeit bis zum Inkrafttreten des Protokolls ein vorbereitender Ausschuss (PrepCom) zu errichten, der in Absprache mit der OTIF und dem UNIDROIT als vorläufige Aufsichtsbehörde für die Errichtung des Internationalen Registers tätig wird. Die ersten beiden Tagungen des PrepCom hatten 2007 in Bern und 2008 in Rom stattgefunden. Die dritte Tagung wurde am 1./2. Oktober 2009 am Sitz der OTIF in Bern unter dem gemeinsamen Vorsitz Finnlands und der Vereinigten Staaten von Amerika abgehalten. Hauptzweck der Tagung war es, die Mitglieder des Ausschusses über die seit der zweiten Tagung eingetretene Entwicklung, insbesondere über das Scheitern der Vertragsverhandlungen mit dem bei der Ausschreibung für das Internationale Eisenbahnregister erfolgreichen Bieter, eingehend zu informieren und die Neuausschreibung abzuklären. Der Ausschuss sprach sich dafür aus, die

Ausschreibung (RFP) im Aufbau und Inhalt gegenüber der seinerzeitigen Fassung erheblich zu ändern. Darüber hinaus beschloss er, dass 2010 ein Informationstag für potentielle Bieter stattfinden sollte. Als weiterer Schritt ist vorgesehen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich mit der Konstituierung der Aufsichtsbehörde für das Register und der Ausarbeitung ihrer Geschäftsordnung befassen soll. Weiters sollen Fragen betreffend Rechtspersönlichkeit, Immunitäten und das Für und Wider eines Standortes des Registers in der Schweiz oder in Luxemburg geklärt werden. Um den Erschwernissen bei der Erreichung des Quorums für die Sitzungen des Ausschusses Rechnung zu tragen, die sich durch die infolge zahlreicher Beitritte zum CTC stetig steigende Zahl der Mitglieder des Ausschusses ergeben, beschloss der Ausschuss, seine Geschäftsordnung im Sinne eines feststehenden Quorums zu ändern und darüber hinaus auch die Möglichkeit von Abstimmungen im Schriftwege einzuführen. Am positiven Verlauf der Tagung, verbunden mit der Aussicht auf eine erfolgreiche Neuausschreibung des Registers, hatten die umfassende organisatorische Unterstützung durch das Sekretariat der OTIF und der Beitrag des stellvertretenden Generalsekretärs zu allen behandelten Dokumenten und Diskussionspunkten maßgeblichen Anteil.

IV. GEFÄHRLICHE GÜTER

11. Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt)

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung arbeitete im Jahre 2009 drei Wochen (Bern, 23.-26.3.2009, Bern, 8.-11.9.2009, und Genf, 14.-18.9.2009).

Das Sekretariat dieses Gremiums (Übersetzung der Anträge, Erstellung der Berichte und der angenommenen Texte) wird gemeinsam vom RID-Dienst und dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2009 konnte eine Detailfrage der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften), die sich auf die zusätzliche Angabe der technischen Benennung von gefährlichen Gütern im Beförderungspapier bezog, erfolgreich geklärt werden. Zuvor musste beim UN-Expertenunterausschuss Überzeugungsarbeit geleistet werden, um auch in den UN-Modellvorschriften bei zusätzlichen 80 Stoffen die Angabe der technischen Benennung vorzuschreiben.

Die Gemeinsame Tagung war bei dieser Sitzung auch mit einem Antrag befasst, der von 14 Nichtregierungsorganisationen dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet worden war und der zum Ziel hatte, zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, um die Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf weltweiter Ebene zu verbessern.

Bei der Diskussion dieses Antrags wurde daran erinnert, dass die Gemeinsame Tagung ihrem Mandat entsprechend systematisch jede Änderung der UN-Modellvorschriften prüft, um sie im RID/ADR/ADN widerzuspiegeln. Es kommt jedoch vor, dass einige dieser Änderungen nicht genügend ausgereift sind, um sie in die Gesetzgebung aufzunehmen, wie dies bei einigen Vorschriften für die Klasse 6.2 der Fall war und wo die Gemeinsame Tagung dem UN-Expertenunterausschuss eine Informationsrückmeldung geliefert hat. Die Gemeinsame Tagung war der all-

gemeinen Auffassung, dass RID, ADR und ADN gut mit den UN-Modellvorschriften harmonisiert sind und die bestehenden Abweichungen im Zusammenhang mit dem europäischen Landverkehr gut begründet sind, ohne eine Behinderung internationaler multimodaler Transporte darzustellen.

Die Gemeinsame Tagung war sich einig, dass die Harmonisierung kein Selbstzweck sein sollte und nicht dazu führen dürfte, dass langjährige Vorschriften für den europäischen Landverkehr aufgegeben werden (z.B. Tankvorschriften des Kapitels 6.8). Nach Meinung verschiedener Delegierter wäre es besser, wie im Fall der zusätzlichen Angabe der technischen Benennung von gefährlichen Gütern (s. oben), einzelne Probleme aufzugreifen und schrittweise zu lösen.

Die Gemeinsame Tagung nahm darüber hinaus einen umfangreichen Antrag einer informellen Arbeitsgruppe an, der zum Ziel hatte, die Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen für Druckgefäße des Kapitels 6.2 und für Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC des Kapitels 6.8 auf zehn Jahre zu beschränken oder aber zu verlängern, wenn die Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, feststellt, dass diese nach Ablauf der zehn Jahre weiterhin mit den Vorschriften übereinstimmt. Der die Baumusterzulassung ausstellenden Stelle sollte es darüber hinaus obliegen, die Baumusterzulassung zu entziehen, wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer Vorschriften geändert werden, die zu einer Nichtkonformität der Baumusterzulassung mit den Vorschriften führt. Die Verzeichnisse der für Druckgefäße und für Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC anzuwendenden Normen wurden so verändert, dass aus ihnen klar hervorgeht, wann eine Norm für die Ausstellung oder die Verlängerung einer Baumusterzulassung verwendet werden darf und wann eine bestehende Zulassung, die auf der Grundlage einer zwischenzeitlich überholten Norm ausgestellt wurde, aus Sicherheitsgründen spätestens zurückgezogen werden muss.

Schließlich konnte bei der Gemeinsamen Tagung im März ein Antrag Spaniens angenommen werden, in Kapitel 1.4 (Sicherheitspflichten der Beteiligten) Pflichten für den Entlader unter Anpassung der Pflichten des Empfängers aufzunehmen. Zu diesen Pflichten gehört unter anderem das Entfernen von gefährlichen Rückständen an der Außenseite des Beförderungsmittels, das Sicherstellen der vorgeschriebenen Reinigung und Entgiftung und das Entfernen der Großzettel (Placards) und der orangefarbenen Kennzeichnung nach dem Entladen.

Die Gemeinsame Tagung im September 2009 war in erster Linie der Harmonisierung mit der 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter gewidmet. Sie konnte sich dabei auf die umfassende Vorarbeit einer kleinen Ad-hoc-Arbeitsgruppe stützen, die im Mai 2009 getagt und umfangreiche Harmonisierungsvorschläge erarbeitet hatte.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind die im Folgenden dargestellten Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgabe 2011 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden.

Die 2009 in das RID/ADR/ADN aufgenommenen Kriterien für gewässergefährdende Stoffe wurden auf der Grundlage des Global harmonisierten Systems für die Klassifizierung und Bezettelung von chemischen Produkten (GHS) überarbeitet. Die Ge-

meinsame Tagung nahm jedoch zur Kenntnis, dass unter Berücksichtigung der Verfahren zur Änderung des MARPOL-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) die Anwendung der neuen GHS-Kriterien für gewässergefährdende Stoffe für den Seeverkehr (IMDG-Code) verzögert werden könnte. Für den Fall, dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) nicht in der Lage sein sollte, die Kriterien der dritten überarbeiteten Ausgabe des GHS in die nächste Ausgabe des IMDG-Codes aufzunehmen, vereinbarte die Gemeinsame Tagung daher, Übergangsvorschriften vorzusehen, um multimodale Beförderungen nicht zu beeinträchtigen.

In der Tabelle A des Kapitels 3.2 wurden 14 neue UN-Nummern aufgenommen, die unter anderem inhalationstoxische Stoffe der Klasse 6.1 mit den Nebengefahren der Klassen 3 und 8 sowie der Klassen 4.3 und 3 umfassen.

Im Zusammenhang mit dem vom UN-Expertenausschuss angenommenen neuen Kennzeichen für begrenzte Mengen hatte die Ad-hoc-Arbeitsgruppe festgestellt, dass dieses Kennzeichen nicht ohne Weiteres in das RID/ADR/ADN übernommen werden kann, da sich die Grenzwerte für solche Mengen zwischen den UN-Empfehlungen einerseits und dem RID/ADR/ADN andererseits stark unterscheiden. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe hatte deshalb das Sekretariat gebeten, einen Antrag auszuarbeiten, mit dem die Mengengrenzen der UN-Empfehlungen in das RID/ADR/ADN eingeführt werden sollten, gleichzeitig jedoch für einen längeren Übergangszeitraum die derzeitigen Mengengrenzen des RID/ADR/ADN in den Fällen beibehalten werden sollten, in denen diese die Grenzwerte der UN-Empfehlungen überschreiten. Die Gemeinsame Tagung beschloss, das Kapitel 3.4 des RID/ADR/ADN vollständig mit dem Kapitel 3.4 der UN-Modellvorschriften zu harmonisieren und über eine Übergangsvorschrift die parallele Verwendung des bisherigen Kapitels 3.4 mit den jeweiligen Grenzwerten bis spätestens 30. Juni 2015 zuzulassen.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte die Aufnahme neuer Bestimmungen in den UN-Modellvorschriften, welche die Verwendung von Arbeitsverfahren mit elektronischem Datenaustausch erleichtern, wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass das RID/ADR/ADN bereits derartige Vorschriften beinhaltet. Die Texte des RID/ADR/ADN wurden in diesem Bereich daher nur geringfügig geändert.

Die Kennzeichnungsvorschriften für ortsbewegliche Tanks wurden überarbeitet, wobei die Angaben auf dem Tankschild in Eigentümerinformationen, Herstellungsinformationen, Zulassungsinformationen, Drücke, Temperaturen, Werkstoffe, Inhalt und wiederkehrende Prüfungen gruppiert werden. Darüber hinaus wird auf dem ortsbeweglichen Tank selbst oder auf einem Metallschild die Angabe der entsprechenden Anweisung für ortsbewegliche Tanks gefordert, wie dies bereits für RID/ADR-Tanks durch die Angabe der Tankcodierung der Fall ist.

11.1 Informelle Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Diese informelle Arbeitsgruppe, die 2008 auf Initiative Deutschlands und Frankreichs ihre Arbeit aufnahm, hat sich zur Aufgabe gestellt, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter durch den Einsatz telematischer Anwendungen weiter zu erhöhen, in dem einerseits Zustände am Beförderungsmittel oder am Tank, die zu einem erhöhten Risiko führen können (z.B. Druck- oder Temperaturerhöhungen), rechtzeitig festgestellt werden, und andererseits die Einsatzkräfte frühzeitig mit allen relevanten Informationen über die beförderten gefährlichen Güter versorgt werden.

Obwohl es sich um eine informelle Arbeitsgruppe handelt, bei denen die Sekretariatsarbeiten in der Regel von den initiiierenden Staaten wahrgenommen werden, hat sich die OTIF wegen der großen Bedeutung für die zukünftige Sicherheit der Gefahrgutbeförderung entschlossen, das Sekretariat und die Verdolmetschung zu übernehmen.

Diese Arbeitsgruppe hat am 14. und 15. Mai 2009 auf Einladung Deutschlands in München und vom 14. bis 16. Oktober 2009 auf Einladung Frankreichs in Arcachon getagt. Die erste Sitzung fand am Rande der Messe "transport logistic 2009" statt, bei der das deutsche Verkehrsministerium einen Workshop zu Telematikanwendungen im internationalen Transport von Gefahrgütern organisiert hatte. In diesem Workshop wurden als Anwendungsbereiche für Telematik insbesondere das elektronische Beförderungspapier, die Steuerung von Verkehrsprozessen über "Tracking and Tracing", die kontinuierliche Überwachung bestimmter Transporte, die Überwachung von Unregelmäßigkeiten, die zu Zwischenfällen führen könnten, und Meldungen über Zustände während und nach Unfällen/Zwischenfällen herausgearbeitet.

Bei der Tagung in Arcachon konnten die Arbeiten an einer Matrix beendet werden, in der alle Informationen, die das RID/ADR/ADN an irgendeiner Stelle fordert, mit Angabe der Beteiligten, die über diese Informationen verfügen müssen, zusammengefügt wurden. Zusätzlich wurden in dieser Matrix Anwendungen aufgenommen, die bisher nicht vorgeschrieben sind, aber zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit beitragen können.

Der nächste Arbeitsschritt wird nun darin bestehen, die in der Tabelle zusammengefassten Informationen in technische Spezifikationen umzuschreiben. Dabei müssen insbesondere die Verwendung von Telematiksystemen während der Beförderung, die vorgeschriebenen Anforderungen und das Verhalten der Systeme, die Schnittstellen für die Gewährleistung der Interoperabilität und die Datenstrukturen für den Datenaustausch zwischen den verschiedenen Systemen beschrieben werden.

11.2 Übersetzungskonferenz der deutschsprachigen Staaten

Der RID-Dienst hat darüber hinaus an einer einwöchigen Übersetzungskonferenz der deutschsprachigen Staaten teilgenommen, die zum Ziel hatte, Abweichungen zwischen den verschiedenen Sprachfassungen der Änderungstexte 2011 zum RID/ADR/ADN zu beseitigen. Im Vordergrund stand dabei die deutsche Fassung der Klassifizierungsvorschriften für gewässergefährdende Stoffe, deren Wortlaut möglichst stark an die deutsche Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 vom

16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen angepasst wurde.

12. RID-Fachausschuss

Der RID-Fachausschuss ist einer der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuausgabe des 1500-seitigen RID führen. Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID unmittelbar auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Durch diesen Umstand konnten europäische Richtlinien zurückgezogen werden, nachdem entsprechende Vorschriften in das RID aufgenommen wurden (z.B. Bestellung und berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter und Mindestanforderungen an die Prüfung der Sicherheitsberater).

Die 47. Tagung des RID-Fachausschusses fand vom 16. bis 20. November 2009 auf Einladung des bulgarischen Verkehrsministeriums in Sofia statt. Im Vordergrund stand dabei die Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung angenommenen Texte.

Auf dem Gebiet der eisenbahnspezifischen Vorschriften bildete das Thema der Kennzeichnungen im Huckepackverkehr einen Schwerpunkt. Der RID-Fachausschuss hatte bereits bei seiner letzten Tagung den Grundsatzbeschluss gefasst, grundsätzlich auf das Anbringen von orangefarbenen Kennzeichnungen und von Großzetteln (Placards) an Tragwagen des Huckepackverkehrs zu verzichten, wenn die beförderten Beförderungseinheiten oder Anhänger nach den Vorschriften des ADR mit orangefarbenen Tafeln und mit Großzetteln versehen sind, und zwar auch in den Fällen, in denen das ADR nur eine Kennzeichnung der Front- und der Heckseite der Beförderungseinheit vorsieht.

Als Ausnahme wurden dabei Anhänger angesehen, in denen nur Versandstücke befördert werden, da diese nach der Trennung von der Zugmaschine lediglich über eine orangefarbene Kennzeichnung an der Heckseite und über keine Großzettel (Placards) an den Längsseiten verfügen. Für diesen Fall wurde eine orangefarbene Kennzeichnung an der Frontseite des Anhängers beschlossen.

In diesem Zusammenhang nahm der RID-Fachausschuss auch von einem Antrag Schwedens für die WP.15 der UNECE Kenntnis, der eine orangefarbene Kennzeichnung an der Frontseite der Anhänger fordert, wenn diese ohne Zugmaschine abgestellt sind, da die Kennzeichnungen an den Längsseiten durch andere daneben abgestellte Anhänger verdeckt sein können.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Einführung von schriftlichen Weisungen für den Triebfahrzeugführer, wie sie im ADR bereits für den Fahrzeugführer und im ADN für den Schiffsführer vorgesehen sind. Ziel dabei war es, dem Triebfahrzeugführer einheitliche Handlungsanweisungen zu erteilen und somit bestehende nationale Regelungen zu ersetzen. Nachdem bereits bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses ein diesbezüglicher Grundsatzbeschluss gefasst worden war, ging es bei dieser Tagung um die Konfliktfreiheit mit der europäischen Richtlinie 2007/59/EG

(Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen) und den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Insbesondere die Seiten 2 und 3 des vierseitigen RID-Musters der schriftlichen Weisungen (Gefahreigenschaften der gefährlichen Güter und Hinweise zum Selbstschutz) sind nun nahezu deckungsgleich mit den entsprechenden Seiten des ADR- und des ADN-Musters.

Leider konnte bei dieser Tagung des RID-Fachausschusses das Thema der Entgleisungsdetektion nicht zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden, obwohl bei der 45. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19.-23.11.2007) der vorläufige Beschluss gefasst worden war, in die RID-Ausgabe 2011 Vorschriften für die Ausrüstung von Kesselwagen zur Beförderung bestimmter sehr gefährlicher Stoffe mit Entgleisungsdetektoren aufzunehmen. Dieser eher zeitliche Kompromiss war notwendig geworden, weil die Europäische Kommission einwandte, dass der RID-Fachausschuss in Bezug auf Anforderungen an die Fahrzeugtechnik keine alleinige Kompetenz habe. Damals wurde vereinbart, die Zwischenzeit für die Erstellung einer Folgenabschätzungsstudie durch die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und für die Durchführung von Feldversuchen in Schweden und Finnland zur Funktionsweise bei tiefen Umgebungstemperaturen zu nutzen.

Diese Folgenabschätzung der ERA wurde dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission mit der Empfehlung zugeleitet, die neue Ausrüstungsvorschrift nicht anzunehmen. Dies führte in der Folge zu einer gemeinsamen Sitzung des Gefahrgutregulierungsausschusses und des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission und zu einem Standpunkt der Gemeinschaft, der darin bestand, die Vorschriften für die Entgleisungsdetektion erst in die RID-Ausgabe 2013 aufzunehmen und in der Zwischenzeit noch eine Reihe von Studien durchzuführen. Diese Studien sollen sich unter anderem mit vorbeugenden Maßnahmen zur Verhinderung von Entgleisungen, mit Auswirkungen von Fehlauflösungen und Zwangsbremssungen in Tunneln oder auf Brücken und mit einer Marktuntersuchung zu Produkten, die den vorgesehenen Vorschriften entsprechen, befassen. Mit diesen zusätzlichen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die Kompatibilität zwischen dem RID und den technischen Spezifikationen für die Eisenbahninteroperabilität aufrecht erhalten bleibt.

Der RID-Fachausschuss bekräftigte das Ziel, Vorschriften für die Entgleisungsdetektion in das RID aufzunehmen, stimmte jedoch der Verschiebung der Inkraftsetzung der Vorschriften zu. Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wurde mit der Prüfung beauftragt, ob die Entgleisungsdetektion auch für weitere gefährliche Stoffe vorgeschrieben werden sollte, um den Nutzen für die Eisenbahninfrastruktur (weniger Sachschäden, kürzere Streckensperrungen usw.) zu erhöhen.

13. Arbeitsgruppen des RID-Fachausschusses

13.1 Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

Die zehnte Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses fand am 11. und 12. Juni 2009 auf Einladung des belgischen "Service Public Fédéral Mobilité et Transports" in Brüssel statt. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung in Tanks aus Anlass mehrerer schwerer Unfälle zu verbessern.

Die Arbeitsgruppe befasste sich bei dieser Sitzung in erster Linie mit der Frage der Entgleisungsdetektion. Die Fa. Knorr-Bremse informierte die Arbeitsgruppe über Tests mit Entgleisungsdetektoren, die auf Wunsch Schwedens und Finnlands zwischen Januar und April 2009 bei tiefen Umgebungstemperaturen durchgeführt worden waren, um den Nachweis zu liefern, dass die Entgleisungsdetektoren auch bei extremen Temperaturbedingungen zuverlässig funktionieren.

Darüber hinaus wurde in der Arbeitsgruppe die Folgenabschätzungsstudie der ERA zur Einführung der Entgleisungsdetektion diskutiert.

Bereits seit längerer Zeit beschäftigt sich die Arbeitsgruppe mit dem Thema der Überwachung der Hauptluftleitung und der Bremsluftkontrolle, da in der Vergangenheit zahlreiche Unfälle mit Gefahrgut auf eine mangelhafte oder nicht durchgeführte Bremsprobe zurückzuführen waren.

Die Fa. Knorr-Bremse erläuterte mehrere technische Möglichkeiten, mit der ein menschliches Fehlverhalten ausgeschlossen werden könnte:

- Anbringen eines an die Hauptluftleitung angeschlossenen Zugschlussgerätes am letzten Wagen, das insbesondere den Druck der Hauptluftleitung misst und im Notfall auch vom Triebfahrzeugführer ausgelöst werden kann, um die Hauptluftleitung zu entlüften;
- Sensoren im Bremssystem der Lok, die den Volumenstrom in der Hauptluftleitung beim Einbremsen und Lösen messen, und ein Softwarealgorithmus, der aus diesem Messergebnis die Länge der Hauptluftleitung bzw. die Anzahl der Wagen schätzt;
- elektronisch gesteuerte Güterwagenbremse, die in Nord- und Südamerika, in Südafrika und in Australien bereits eingeführt ist, die aber eine Stromversorgung der Güterwagen voraussetzt.

Da es sich bei diesem Thema um eine nicht gefahrgutspezifische Problematik handelt, ist der RID-Fachausschuss wie im Falle der Entgleisungsdetektion nicht in der Lage, eine autonome Entscheidung zu treffen. Er ist auf eine Zusammenarbeit mit der ERA angewiesen, die ihrerseits ein entsprechendes Mandat der Europäischen Kommission benötigt. Die Mitgliedstaaten wurden daher durch den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe aufgerufen, über ihre Vertreter im Gefahrgutregulierungsausschuss der Europäischen Kommission die Weiterverfolgung technischer Maßnahmen zur Verhinderung menschlicher Fehler bei der Bremsprobe zu fordern.

V. **TECHNIK**

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

Das Sekretariat der OTIF hat die dritte Tagung des Fachausschusses für technische Fragen für den 11. und 12. Februar 2009 einberufen. 26 Mitgliedstaaten und ein beitragswilliger Staat haben an der Tagung teilgenommen. 16 Mitgliedstaaten, die gemäss Artikel 42 des Übereinkommens eine Erklärung abgegeben haben, dass sie die Anhänge F (APTU) und G (ATMF) nicht anwenden werden, waren nur dazu berechtigt, über allgemeine Fragen abzustimmen. Das Quorum wurde für diese allgemeinen Fragen und die Verabschiedung von Vorschlägen betreffend die Anhänge APTU und ATMF erreicht. Die Europäische Union (DG TREN und ERA) als supranationale Organisation und die CER, CIT, UIC und UIP als internationale Nichtregierungsorganisationen bzw. Verbände nahmen als Beobachter an der Tagung teil.

Das Ergebnis der Tagung war ein Durchbruch in den Beziehungen zwischen der OTIF und der Europäischen Union. Die Tagung verabschiedete die Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen sowie vier APTU-Anlagen im Zweispaltenformat, worüber in der WG LEGAL beschlossen worden war und welche im Laufe der Sitzungen der WG TECH vorbereitet worden waren. Dieses Format ermöglicht es, Regelungen der OTIF und entsprechende Regelungen der EU zugleich in ein und demselben Dokument zu lesen. Gleiche/gleichwertige Vorschriften werden auf der ganzen Breite der Seite (beide Spalten) wiedergegeben, wobei spezifische Regelungen des COTIF in der linken Spalte und entsprechende EU-Regelungen (TSI bzw. andere) in der rechten Spalte wiedergegeben sind.

Nachfolgende APTU-Anlagen wurden verabschiedet:

- Anlage 1-A: Allgemeine Vorschriften – Grundlegende Anforderungen
- Anlage 1-B: Allgemeine Vorschriften – Teilsysteme
- Anlage 1-C: Allgemeine Vorschriften – Technisches Dossier
- Anlage 1-E: Allgemeine Vorschriften – Prüfungsorgan – Qualifikationen und Unabhängigkeit

Eine APTU-Anlage 1-D: Allgemeine Vorschriften – Bewertungsmodule war von der WG TECH vorbereitet worden, aber ihre Verabschiedung wurde vertagt, bis die entsprechende, zurzeit revidierte EU-Regelung veröffentlicht wird.

Ein wichtiger Schritt für den internationalen Eisenbahnverkehr war die Verabschiedung von OTIF-Regeln der Nationalen Fahrzeugregister für Rollmaterial. Eine leichte Änderung der Regeln betreffend die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) wurde ebenfalls verabschiedet und ist am 1. April 2009 in Kraft getreten.

Die Verabschiedung dieser APTU-Anlagen und des Nationalen Fahrzeugregisters wurde den Vertragsparteien durch Rundschreiben A 92-03/501.2009 vom 27. Februar 2009 mitgeteilt, wobei sie am 1. August 2009 in Kraft getreten sind.

Mit wenigen Änderungen genehmigte der CTE wie vor ihm schon die WG LEGAL die Ergebnisse der intensiven Arbeit der sog. „Schweinsberggruppe“. Die vorgeschlagenen Änderungen zu den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) sind notwendig, um die Kompatibilität mit den gegenwärtigen Regelungen der Europäischen Union herzustellen. Der CTE hat einstimmig vereinbart, diese Vorschläge dem Revisionsausschuss im Juni 2009 zur endgültigen Annahme zu unterbreiten.

Ausserdem beschloss der CTE, die Arbeitsgruppe WG LEGAL aufzulösen, da sie ihren Auftrag erfüllt hatte, und gleichzeitig die WG TECH in eine permanente Arbeitsgruppe gemäss Artikel 22 der Geschäftsordnung des CTE zu verwandeln.

15. Revision der Anhänge APTU und ATMF

Die 24. Tagung des Revisionsausschusses (RA), die im Juni 2009 abgehalten wurde, verabschiedete einstimmig die Änderungen zu den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) (englische Fassung), wie sie bei der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorgelegt worden waren, und bat die Generalversammlung darum, die vorgeschlagenen Änderungen in den Fällen anzunehmen, wo der RA nicht zuständig war. Die französische und die deutsche Fassung sowie die Erläuternden Bemerkungen sollten vom RA im schriftlichen Verfahren bis Ende 2009 endgültig angenommen werden. Das Grundprinzip der Änderungen besteht darin sicherzustellen, dass das Recht der Europäischen Union (EU) für die Beförderungen zwischen EU-Mitgliedstaaten der OTIF gelten und das COTIF-Recht vor dem EU-Recht bei internationalen Beförderungen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF auf derselben technischen Basis Vorrang haben wird. Diese Änderungen werden die EU-Mitgliedstaaten der OTIF (und Norwegen) ermöglichen, die Erklärungen zurückzunehmen, die sie gemäss Artikel 42 abgegeben haben, die Anhänge F (APTU) und G (ATMF) des COTIF 1999 nicht anzuwenden. Diese Änderungen werden am 1. Dezember 2010 in Kraft treten, wenn gemäss Artikel 35 § 2 des Übereinkommens nicht ein Viertel der Mitgliedstaaten dagegen einen Widerspruch erhebt. Man wird erfahren bis Ende April 2010, ob dies der Fall ist.

16. Anlagen zu den APTU

Der in den geänderten APTU/ATMF-Regelungen verwendete Ausdruck für die gemäss den APTU erarbeiteten technischen Spezifikationen ist „Einheitliche Technische Vorschriften“ (UTP). Früher wurden sie APTU-Anlagen genannt.

Nach Verabschiedung der ersten vier APTU-Anlagen (s. Ziff. 14) wurde bei der 9. Tagung der WG TECH im November 2009 beschlossen, dass das Sekretariat der OTIF die UTP Güterwagen (UTP WAG) auf der Grundlage der TSI Güterwagen (TSI WAG) in ihrer geltenden, durch Beschluss der Europäischen Kommission 2009/107/CE geänderten Fassung erarbeiten würde. Da technische Spezifikationen, die für die Auslegung der Güterwagen wichtig sind, in anderen gültigen TSI (TSI CCS und TSI OPE) enthalten sind, werden solche Spezifikationen in die UTP WAG aufgenommen. Wenn die UTP Lärm (UTP NOI) gleichzeitig mit der UTP WAG verabschiedet werden, werden alle technischen Spezifikationen für Güterwagen gleichzeitig in Kraft treten und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der technischen Zulassungen von Güterwagen durch alle Vertragsparteien des COTIF erfüllt werden. Für weitere Einzelheiten, siehe Ziffer 17 unten.

17. WG TECH

Die WG TECH setzte ihre Arbeit im Jahre 2009 fort. 15 Mitgliedstaaten nahmen an der 9. Tagung teil, die am 18. und 19. November 2009 stattfand. Die Europäische Union (DG TREN und ERA) als supranationale Organisation und die CER, UIC und UIP als internationale Nichtregierungsorganisationen bzw. Verbände beteiligten sich als Beobachter. Die Tagung befasste sich mit den Tätigkeiten und Prioritäten der WG TECH bis zur nächsten Tagung des CTE (September 2010).

Die Hauptthemen, die durch die WG TECH behandelt wurden, waren:

- Arbeitsprogramm der WG TECH für 2010 und 2011,
- Auswertung der „Pilotkonsultation“ der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF betreffend die drei TSI-Entwürfe (Infrastruktur, Energie und Triebfahrzeuge und Personenwagen) und dazugehöriger Workshop in Zagreb, vom 2. bis 5. Juni 2009,
- APTU-Anlage 1-F, Bestimmung der Hochgeschwindigkeitsteilsysteme – Vorschlag,
- APTU-Anlage 2, Rollmaterial - Güterwagen – Vorgehensweise,
- Kommentar des Generalsekretärs zum Beschluss der Generalversammlung, im ATMF-Artikel 15 § 3 das Wort „gewährleisten“ durch „sicherstellen“ zu ersetzen.

Hinsichtlich des Arbeitsprogramms verabschiedete die WG TECH eine allgemeine Liste von Aufgaben für die nahe Zukunft und setzte die Prioritäten für die Erarbeitung der UTP und weiterer Regelungen, welche bei der nächsten Sitzung des CTE im September 2010 verabschiedet werden sollen. Die UTP WAG und UTP NOI hätten oberste Priorität.

Die Mitgliedstaaten hielten es für richtig, dass der Workshop in Zagreb organisiert wurde, und baten, dass solche Workshops regelmässiger veranstaltet werden, um verschiedene TSI/UTP sowie weitere wichtige Themen zu besprechen. Die ERA bewertete den Workshop als sehr erfolgreich, da er die Gelegenheit geboten hatte, detaillierte und komplexe TSI zu erklären und Fragen von vielen Teilnehmern, nicht nur von den Ministerien, aber auch von der Eisenbahnindustrie und den Benutzern, zu beantworten.

Die Arbeit an den UTP wird im Rahmen der nächsten Tagungen der WG TECH fortgesetzt, welche sie zur Verabschiedung bei der nächsten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen Ende September 2009 erarbeiten wird. Ziel ist es, die UTP WAG und UTP NOI von dieser CTE-Tagung verabschieden zu lassen, wobei die WG TECH den Generalsekretär darum gebeten hat, die derzeitige Überprüfung der TSI WAG nicht abzuwarten, welche jahrelang dauern könnte, sondern die UTP WAG auf der Basis der gültigen TSI WAG zu erarbeiten, obwohl es wohl bekannt war, dass die TSI WAG eine beträchtliche Zahl an Fehlern beinhaltet. Ausserdem werden all die auf die Auslegung von Güterwagen anwendbaren Vorschriften

ten, welche in anderen TSI enthalten sind, in die UTP WAG aufgenommen, obschon diese Regelungen derzeit auch überarbeitet werden.

Die WG TECH setzte die Diskussion über den Wortlaut des ATMF-Artikels 15 § 3 an und bat dabei den Generalsekretär, das vor der Tagung verteilte Dokument zurückzuziehen, welches den Ersatz des Wortes „gewährleisten“ durch „sicherstellen“ vorgeschlagen hatte. Sicherstellen ist das Wort, welches in der vom Fachausschuss für technische Fragen im Februar 2009 und vom Revisionsausschuss im Juni 2009 verabschiedeten ATMF-Fassung benutzt wurde. Durch diese Bitte wollte die WG TECH vermeiden, dass die Genehmigung der fünf Jahre intensiver, harter Arbeit an den vorgeschlagenen Änderungen zu den APTU und ATMF, worüber gleichzeitig im Revisionsausschuss auf schriftlichen Weg abgestimmt wurde, durch die unsichere Wirkung eines einzigen Wortes in Frage gestellt bzw. verlegt wird. Die Meinung der Mitgliedstaaten und Organisationen sollte eingeholt werden und die Diskussionen später wiederaufgenommen. Das Problem betrifft einzig und allein die englische Fassung (die französische und die deutsche Version sind richtig). Im Fall von Abweichungen ist der französische Text massgebend.

18. Externe Arbeitsgruppen (Europäische Kommission und ERA)

Im Jahre 2009 beteiligte sich das Sekretariat der OTIF als Beobachter an den ERA-Arbeitsgruppen (WP), an denen es immer noch teilnehmen darf, namentlich der TSI Infrastruktur und der TSI Triebfahrzeuge, in welchen die OTIF die Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF vertritt. Das Sekretariat wurde ebenfalls zur WP der ERA, die sich mit der Zertifizierung der „mit der Instandhaltung beauftragten Einheiten“ (ECM) beschäftigt, von ihrer 2. Sitzung im November 2009 an.

Die Informationen von der ERA und der Europäischen Kommission betreffend das, was in anderen relevanten Bereichen (WP) des in der Entwicklung befindlichen EU-Rechts bleiben spärlich und unzuverlässig, was die Arbeit des Sekretariats erschwert und nicht so wirksam macht, wie sie sein könnte.

19. Register, Datenbasis und Kodierung

Die 3. Tagung des CTE verabschiedete einen Vorschlag betreffend die Spezifikationen und die Errichtung Nationaler Fahrzeugregister (NVR) in den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF, der auf dem Beschluss der Europäischen Kommission vom 9. November 2007 beruht, welcher ein NVR in den Mitgliedstaaten der EU errichtet. Die Verabschiedung des Nationalen Fahrzeugregisters wurde durch Rundschreiben A 92-03/501.2009 vom 27. Februar 2009 mitgeteilt und ist am 1. August 2009 in Kraft getreten. Die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF werden gebeten, das NVR bis zum 1. August 2010 einzusetzen. Das Sekretariat der OTIF erarbeitet zurzeit eine Lösung für den Einsatz eines „gemeinsamen NVR“ (Gastgeber OTIF), welches die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF, die wenige Fahrzeuge zu registrieren haben, benutzen können. Diese Lösung sollte für sie billiger sein. Die Benutzer werden die Betriebskosten für den Gastgeber OTIF tragen. Die NVR werden die Zulassungsdaten eines Fahrzeugs enthalten. Die technischen Einzelheiten werden in einem zentralen Typenregister abgelegt, dessen Spezifikationen von der EU (ERA) noch nicht konzipiert worden sind.

Was die Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM) angeht, wurde das gemeinsame System ERA/OTIF, das die genehmigten einzelnen VKM auflistet, fortgesetzt, mit monatlichen Aktualisierungen der Liste. Ende 2009 umfasste die Liste mehr als 1 600 Halter. Die Redundanzen in der vorläufigen Liste wurden nun alle behoben und Anfang 2010 wird das VKM-Register zuverlässig sein.

20. Konsultation der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF betreffend die TSI-Entwürfe – Workshop in Zagreb für die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF

Nach langjährigen Bemühungen des Sekretariates der OTIF wurde es den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF gestattet, an dem Konsultationsverfahren über die TSI teilzunehmen, bevor die TSI von der EU angenommen werden.

Anfang März 2009 erhielt das Sekretariat der OTIF von der Europäischen Kommission drei TSI für die konventionelle Eisenbahn (TSI Energie (ENE), TSI Infrastruktur (INF) und TSI Triebfahrzeuge und Personenrollmaterial (LOC&PAS)) zur Konsultation der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF.

Der Workshop über die TSI, welcher in Zagreb auf freundliche Einladung Kroatiens stattfand, war der erste Schritt in diesem Verfahren. Ziel dieses Workshops war, Koordinatoren und Experten aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF Basisinformationen über die Eisenbahngesetzgebung der Europäischen Union, die drei relevanten TSI und das Konsultationsverfahren selbst zu liefern. Diese Informationen wurden den Teilnehmern anhand von Vorträgen mitgeteilt, die von Vertretern der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und des Sekretariats der OTIF sehr gut vorbereitet worden waren.

Die Idee, den Workshop „lokal“ zu organisieren, wurde insofern sehr geschätzt, als dadurch die Reisekosten herabgesetzt und die Zahl der Teilnehmer aus der Region angehoben werden konnten. An dem Workshop nahmen nicht nur Regierungsvertreter, aber auch Vertreter der Benutzer der OTIF-Regelungen wie Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahnindustrie. Universitätsprofessoren, die als Verkehrsexperten gelten, nahmen ebenfalls aktiv an dieser Veranstaltung teil. Insgesamt beteiligten sich 47 Leute aus Bosnien-Herzegowina, Kroatien, EJR Mazedonien, Montenegro und der Schweiz. Alle Dokumente und Vorträge des Workshops in Zagreb können von der OTIF-Website heruntergeladen werden¹.

Aufgrund der von der Europäischen Kommission gewährten, kurzen Frist (3 Monate), wurden Kommentare zu diesen drei umfangreichen und komplexen TSI (mit insgesamt 360 Seiten, zuzüglich einer Vielzahl von Bezugnahmen auf verschiedene EN-Normen, die noch zu untersuchen waren) nur noch von der Schweiz versandt. Das Sekretariat schickte der DG TREN konsolidierte Kommentare mit einer Kopie an die ERA am 7. Juli 2009. Am 2. Oktober 2009 ging bei der OTIF die Antwort der DG TREN ein. Wenige Kommentare waren berücksichtigt worden, jedoch wurde das Verständnisniveau der TSI- (bzw. UTP-)Spezifikationen sicherlich unter den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF angehoben, welche an den Konsultationen und an dem Workshop teilgenommen haben.

¹

<http://www.otif.org/en/technology/consultations-workshops-and-presentations.html> (Nur Englisch).

VI. AUSBILDUNG

In Zusammenarbeit mit der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (Economic Cooperation Organisation, ECO) und mit organisatorischer Unterstützung der Türkischen Staatsbahnen (TCDD) wurde am 9. und 10. Juni 2009 in Istanbul ein Workshop zum Thema „Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien“ organisiert. Bei der Eröffnung des Workshops unterzeichneten die Generalsekretäre der OTIF und der ECO ein Memorandum of Understanding (s. auch Kapitel VII, Ziff. 36).

Über 50 Teilnehmer aus 8 Staaten (Aserbaidschan, Bulgarien, Indien, Jordanien, Kasachstan, Pakistan, Türkei und Usbekistan) nahmen am Workshop teil. Die erfreuliche Tatsache, dass Vertreter von Pakistan und Jordanien zum ersten Mal an einer Veranstaltung der OTIF teilnahmen, ist im Kontext der Bemühungen um eine Ausdehnung des Geltungsbereichs des COTIF zu sehen (s. Kapitel I, Ziff. 2). Für diese zwei Staaten bedeuteten die Erkenntnisse aus dem Workshop und die am Rande des Workshops geführten Diskussionen eine äußerst nützliche Weiterentwicklung ihres Kenntnisstandes, der für die mit den Vorbereitungen für einen Beitritt zum COTIF verbundenen Arbeiten erforderlich ist.

Der Workshop hatte zum Zweck, einerseits diejenigen Tätigkeitsbereiche der OTIF und der ECO vorzustellen, die für den Eisenbahnverkehr in der Region Zentralasiens und für die Verkehre zwischen Asien und Europa von Bedeutung sind, und andererseits die Probleme der Staaten in der Region zu formulieren, die mit Hilfe beider Organisationen gelöst werden könnten. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die ihrerseits allgemeine Bedingungen zwecks einheitlicher Anwendung einiger Anhänge des COTIF ausgearbeitet haben, entsandten ebenfalls Referenten zu diesem Workshop. Siehe im Übrigen Zeitschrift 2/2009.

Zur Ausbildungstätigkeit im Bereich Technik siehe Kapitel V, Ziff. 20.

Zudem beteiligten sich Mitarbeitende des Sekretariates mit Vorträgen an einigen Ausbildungsveranstaltungen, die von anderen Organisationen oder Institutionen organisiert wurden.

VII. ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN

21. Europäische Gemeinschaft (EG)

Nach dem sich im Jahr 2008 hinsichtlich des Beitritts der EG zum COTIF keine wesentlichen Entwicklungen ergeben hatten, war das Jahr 2009 im Hinblick auf die Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der Europäischen Gemeinschaft ganz wesentlich von dieser Frage geprägt. Dabei soll keinesfalls ausser Acht gelassen werden, welche grossen Erfolge die schon dargestellten Ergebnisse der Verhandlungen des Revisionsausschusses zu den Anhängen E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) bedeuteten. (s. Kapitel VII, Ziff. 42).

Die Entwicklungen begannen am 3. April 2009 mit einer Mitteilung des Direktors Landverkehr der DG TREN, dass innerhalb der zuständigen EG-Gremien Beratungen über ein präzisiertes Verhandlungsmandat für die Kommission aufgenommen

worden seien und vor einem vielversprechenden Abschluss ständen. In zwei Verhandlungsrunden am 7. Mai in Brüssel und am 2. Juni in Bern fanden direkte Gespräche statt. Dabei ergaben sich insbesondere nach dem 2. Juni 2009 vielversprechende Möglichkeiten für Kompromisse zu den unterschiedlichen, vorher strittig gebliebenen Fragen. Diese betrafen – wie bereits mehrfach berichtet - eine sog. „Abkoppelungsklausel“, die Rolle der Europäischen Gemeinschaft im Verwaltungsausschuss, die Sprachenfrage sowie verschiedene Anhänge zu der abzuschliessenden Beitrittsvereinbarung.

In der Zwischenzeit hatte sich ausserdem ergeben, dass eine – wie auch immer geardete – Abkoppelungsklausel jedenfalls nicht die Situation der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) (Norwegen, Liechtenstein) sowie der Schweiz erfassen könnte. Diese sind aufgrund von mit der EG bestehenden Vereinbarungen des EWR-Vertrages bzw. bilateraler Verträge zwar zur Anwendung von EG-Recht im Eisenbahnbereich verpflichtet, auf der anderen Seite wären sie aber als nicht-EU-Mitgliedstaaten von einer Abkoppelungsklausel nicht privilegiert. Nach Gesprächen mit Vertretern der betroffenen Staaten am 5. Mai 2009 in Bern hat der Generalsekretär eine Formulierung erarbeitet, die auch dieses Problem innerhalb der Beitrittsvereinbarung lösbar erscheinen liess.

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses vom 2. Juni 2009 erarbeitete das OTIF-Sekretariat eine neue Fassung für eine Beitrittsvereinbarung, die zwischen Anfang Juni und Anfang Juli zu einem intensiven Schriftwechsel zwischen den Vertretern der Kommission und dem Generalsekretär führte und zu der schliesslich dank der Verhandlungs- und Kompromissbereitschaft beider Seiten eine endgültige Einigung am 8. Juli 2009 erreicht werden konnte. Dieser Text wurde von den beiden Verhandlungsführern auch paraphiert.

Noch zu diesem Zeitpunkt erschien es möglich, dass diese Beitrittsvereinbarung von den zuständigen Gremien der Europäischen Gemeinschaft so rechtzeitig endgültig angenommen werden könnte, dass während der 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.09.2009) auch von der OTIF ein solcher endgültiger Beschluss gefasst werden könnte. Bedauerlicherweise musste die schwedische Ratspräsidentschaft während der Tagung der Generalversammlung allerdings erklären, dass seitens der Europäischen Gemeinschaft die entsprechenden Voraussetzungen für einen solchen Beschluss nicht geschaffen werden konnten. Immerhin verabschiedete die Generalversammlung eine Entscheidung, nach der der Generalsekretär bevollmächtigt wurde, eine Beitrittsvereinbarung in der paraphierten Fassung rechtsverbindlich für die OTIF zu unterschreiben, wenn seitens der Europäischen Gemeinschaft in der Zeit nach der Generalversammlung die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden sollten.

In der anschliessenden Zeit wurde der Generalsekretär jeweils nur mündlich über den weiteren Fortgang der Angelegenheit unterrichtet. So erfuhr er, dass das Europäische Parlament auf der Basis des im Juli paraphierten Textes mit positivem Ergebnis konsultiert worden war. Auf der anderen Seite entstand der Eindruck, dass das Verhandlungsergebnis in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe „Landverkehr“ nicht die notwendige Zustimmung gefunden hatte. Vielmehr wurde der Generalsekretär darüber informiert, dass von einigen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft noch Änderungswünsche, insbesondere zur sog. Abkoppelungsklausel, zur Sprachenfrage

und zu den Anhängen gewünscht würden. Ausserdem sollte die Aussage über die Vertretung der Europäischen Gemeinschaft bei der OTIF durch die Kommission gestrichen werden.

Völlig überraschend kündigte die Kommission schliesslich Mitte November an, dass „man“ sich in den zuständigen Ratsgremien auf eine neue Fassung der Beitrittsvereinbarung geeinigt habe. Ohne mit dieser Neufassung an den Verhandlungstisch zurückzukehren, wurde dieser Text dem Generalsekretär aber nur zur erneuten Paraphierung übermittelt.

Der Generalsekretär hat darauf mit Schreiben vom 17.12.2009 zum Einen diese Vorgehensweise bemängelt und – versehen mit einer ausführlichen völkerrechtlichen juristischen Begründung – drei der gewünschten Änderungen abgelehnt. Diese Ablehnung bezog sich auf die Neuformulierung der Abkoppelungsklausel, die in wesentlichen Teilen der in anderen völkerrechtlichen Vereinbarungen, die die EG abgeschlossen hat oder denen sie beigetreten ist, abweicht. Diese Klausel enthält – jedenfalls in der allein übersandten englischen Übersetzung – eine Anweisung an das Verhalten der EG-Mitgliedstaaten, die selbstverständlich vom Generalsekretär mittels seiner Unterschrift unter die Beitrittsvereinbarung nicht erteilt werden kann. Ebenso wenig akzeptabel war die nunmehr seitens der EG vorgesehene Sprachenklausel, die vorsieht, dass die Beitrittsvereinbarung in allen 23 offiziellen Amtssprachen der EG abgefasst werden soll und dass alle Sprachfassungen gleichermassen authentisch sein sollen. Dies widerspricht eindeutig dem Sprachenregime der OTIF aus Artikel 45 § 1 COTIF 1999, das für den Beitritt nach Artikel 38 anwendbar sein muss. Ausserdem ist es schon rein denklogisch schwer vorstellbar, dass einerseits der Generalsekretär eine solche Beitrittsvereinbarung rechtsverbindlich z.B. in der estnischen, portugiesischen oder griechischen Sprache unterschreibt, und ebenso wenig zu erwarten, dass die Generalversammlung einer solchen Beitrittsvereinbarung in Sprachen zustimmt, die von den 3 Amtssprachen der OTIF abweichen. Schliesslich ergab sich noch eine weitere (kleinere) Schwierigkeit daraus, dass die Europäische Gemeinschaft einen bereits früher von der OTIF abgelehnten Anhang für die Beitrittsvereinbarung vorgeschlagen hatte, der rein faktisch Unrichtiges zum Ausdruck bringt und schon deshalb für den Generalsekretär nicht akzeptabel war.

Der Generalsekretär hat in diesem Schreiben der guten Ordnung halber aber eindeutig klargestellt, dass er diese Haltung einnehmen muss, um den entsprechenden Mandaten der Generalversammlung gerecht zu werden, um völkerrechtlich korrekt zu handeln und um auszuschliessen, dass die OTIF auf völkerrechtlicher Ebene Präzedenzfälle setzt, deren Folgewirkung sie für andere völkerrechtliche Vereinbarungen oder andere internationale Regierungsorganisationen überhaupt nicht absehen kann.

Selbstverständlich hat der Generalsekretär weitere Verhandlungsbereitschaft signalisiert, so dass abzuwarten bleibt, welche Entwicklung die Angelegenheit im Jahr 2010 nehmen wird.

22. Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat der OTIF pflegt vielfältige Kontakte mit der UNECE, jedoch von unterschiedlichem Gewicht und unterschiedlicher Intensität. Eine sehr enge und dynamische Zusammenarbeit besteht im Gefahrgutbereich, während die Intensität der

Kontakte in den anderen Tätigkeitsbereichen des Binnenverkehrsausschusses der UNECE und seiner untergeordneten Organe von den behandelten Themen und dem besonderen Interesse, die diese Themen für die OTIF haben können, abhängt. Die Arbeiten im Bereich der Erleichterung beim Grenzübertritt sind nicht schnell genug vorangeschritten, um die Annahme des Anhangs 9 zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen noch vor Ende des Berichtsjahres zu ermöglichen.

23. Binnenverkehrsausschuss (CTI)

Wie gewöhnlich war die OTIF an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses, die vom 24. bis 26. Februar 2009 in Genf stattfand, vertreten.

Der Generalsekretär vertrat die OTIF in der Debatte über die politischen Orientierungen, welche dieses Jahr den „Auswirkungen der Globalisierung auf den Verkehr, die Logistik und den Handel“ gewidmet war. Mehr als 300 Personen beteiligen sich an der gemeinsam vom CTI und vom Handelsausschuss der UNECE über dieses Thema organisierten Konferenz. Die Schlussfolgerungen der Konferenz dienten als Beitrag der UNECE zu den Arbeiten des Internationalen Verkehrsforums 2009, das zum Thema hatte: „Verkehr für eine globale Wirtschaft: Herausforderungen & Chancen in der Wirtschaftskrise“ (s. Ziff. 31).

Bezüglich der Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten des Ausschusses im Allgemeinen standen zwei die OTIF besonders interessierende Punkte auf der Tagesordnung der 71. Tagung des CTI, nämlich Verkehr und Sicherung sowie Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Ausschuss genehmigte den vom Vorsitzenden der interdisziplinären Expertengruppe über Sicherung im Binnenverkehr vorgelegten Bericht, welche ihre letzte Tagung am 15. und 16. Januar 2009 abgehalten hat (s. Ziff. 29). Der Ausschuss vereinbarte dennoch, die interdisziplinäre Gruppe jedes Jahr zu reaktivieren, um die von den untergeordneten Organen des CTI angesprochenen Fragen zu erörtern und als Plattform für den Austausch von Best Practices zu dienen.

Bezüglich der Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr hob der Ausschuss die Bedeutung der Koordinierung aller auf nationaler Ebene betroffenen Regierungsbehörden für die Annahme des Entwurfs für einen Anhang 9 hervor (s. Ziff. 26). Was den Entwurf eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung des Grenzübertritts für Reisende anbetrifft, bat der Ausschuss die Vertragsparteien des bestehenden Übereinkommens von 1952 zu bestätigen, dass sie Änderungen, wie sie von der OTIF und von der OSShD vorgeschlagen wurden, gutheissen werden, nachdem mehr Staaten dem Übereinkommen beigetreten sind.

Was den Eisenbahnverkehr anbelangt, begrüßte der Ausschuss insbesondere die von der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ getroffenen Entscheidungen, eine informelle „Task Force“ für die Sicherheitsfragen im Eisenbahnwesen zu schaffen (s. Ziff. 24 und Geschäftsbericht 2008, Ziff. 25).

Falls in den nachfolgenden Ziffern nicht anders vermerkt, beschränkte sich die Zusammenarbeit mit dem Binnenverkehrsausschuss auf den Austausch von Dokumenten sowie auf die Auswertung der Dokumente der UNECE durch das Sekretariat der OTIF.

24. Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC.2)

Im Jahre 2009 hielt die SC.2 ihre 63. Tagung in Genf vom 18. bis 20. November 2009 ab. Eine Vertreterin der OTIF nahm an dieser Tagung teil.

Die Eisenbahnsicherung und die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs waren die beiden Tagesordnungspunkte, für welche die OTIF ein besonderes Interesse bekundet.

Der Vorsitzende der mit der Eisenbahnsicherung beauftragten Task Force, welche die SC.2 bei ihrer Tagung im Jahre 2008 eingerichtet hatte (s. Geschäftsbericht 2008, Ziff. 25), legte den Bericht und die diesbezüglich von der Task Force formulierten Empfehlungen dar (s. Zeitschrift 4/2009). Die SC.2 dankte der Task Force dafür, dass sie ihr Mandat zeitgerecht wahrgenommen hatte. Ausserdem nahm sie die von der Task Force in ihrem Bericht vorgeschlagenen Empfehlungen zur Kenntnis, darunter die Errichtung einer technischen Arbeitsgruppe aus Vertretern von Regierungen und der Industrie ausserhalb der UNECE.

In Sache Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs nahm die SC.2 insbesondere die in anderen Gremien unternommenen Tätigkeiten zur Kenntnis, sei es die jüngsten Entwicklungen bezüglich des Entwurfes für eine Anlage 9 des Übereinkommens von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen (s. Ziff. 26), der Stand des Projekts eines Frachtbriefs CIM/SMGS (s. Kapitel III, Ziff. 8) oder auch der gemeinsam von der OTIF und der OSShD übermittelte Bericht über die im Bereich der Interoperabilität und der Harmonisierung der verschiedenen Eisenbahnverkehrssysteme unternommenen Tätigkeiten.

Die SC.2 behauptete jedoch, dass sie jede Initiative voll unterstützte, welche zum Zweck haben würde, in der paneuropäischen Region das Eisenbahnrecht zu vereinheitlichen. Sie beschloss, eine informelle Expertengruppe einzurichten, welche ein diesbezügliches Positionsdokument für die nächste Tagung der SC.2 im Jahre 2010 vorbereiten würde. Die informelle Gruppe wird ebenfalls damit beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Organisation für die Sicherheit und die Zusammenarbeit in Europa (OSZE) und dem Sekretariat des TER-Projektes einen Workshop über die Hauptfragen, die sich im Bereich des Eisenbahnverkehrs in der eurasischen Region stellen, vorzubereiten. Dieser Workshop wird anlässlich der Tagung der SC.2 im Jahre 2010 veranstaltet. Die Vertreter der Mitgliedstaaten der UNECE, der OTIF, der OSShD, der Europäischen Gemeinschaft und der Organisationen der Eisenbahnindustrie (insbesondere CIT und UIC) wurden eingeladen, an den Arbeiten der informellen Expertengruppe teilzunehmen. Die OTIF wird sich aktiv an diesen Arbeiten beteiligen.

25. Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ (WP.24)

Im Jahre 2009 trat die WP.24 zweimal in Genf zusammen. Sie hielt ihre 51. Tagung am 19. und 20. März 2009 und ihre 52. Tagung am 12. und 13. Oktober 2009 ab. Eine Vertreterin der OTIF nahm an diesen beiden Tagungen teil (s. Zeitschriften 1/2009 und 4/2009).

Bei diesen Tagungen prüfte die WP.24 die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den intermodalen Verkehr. Sie nahm zur Kenntnis, dass in der ersten Jahreshälfte 2009 der nicht begleitete intermodale Verkehr in Europa um 20 bis 25 % und der begleitete intermodale Verkehr um 15 % gesunken seien. Sie nahm ebenfalls zur Kenntnis, dass die europäischen Regierungen ausser der Schweiz und Frankreich noch nicht beschlossen hatten, die Betreiber des intermodalen Verkehrs durch finanzielle, steuerliche oder gesetzgeberische Massnahmen zu unterstützen, wodurch sie der Krise standhalten könnten. Sie war der Ansicht, dass die Verkehrsindustrie die ihr von der Krise gebotenen Gelegenheit ergreifen solle, um sich an die neuen Trends und Anfragen anzupassen, ihre internen Prozesse zu trimmen, die Kooperation zu verstärken und die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern.

Unter den anderen auf der Tagungsordnung der WP.24 stehenden Punkten ist die OTIF an den beiden nachfolgenden Punkten ganz besonders interessiert: Verfahren zur Erleichterung des Grenzübertritts, die in einem paneuropäischen Kontext in Zusammenhang mit den intermodalen Verkehrsoperationen stehen, sowie Annäherung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme im intermodalen Verkehr.

Bezüglich der Erleichterung beim Grenzübertritt nahm die WP.24 insbesondere den Stand des Projektes eines Frachtbriefs CIM/SMGS zur Kenntnis, das vom CIT dargelegt wurde (s. Kapitel III, Ziff. 8).

Die WP.24 führte hingegen lebhaftere Diskussionen über die Frage der Annäherung und der Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme und insbesondere über die neuen Rotterdamer Regeln, d.h. über das neue Übereinkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See, das von der UNCITRAL erarbeitet und von der Generalversammlung der Vereinten Nationen am 11. Dezember 2008 angenommen wurde (s. Ziff. 32 und Geschäftsbericht 2008, Ziff. 33). Sie war der Ansicht, dass dieses neue Übereinkommen den spezifischen Anforderungen des intermodalen Landverkehrs in Europa nicht entsprach. Daher beschloss sie, in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission die Prüfung der Frage der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme fortzusetzen, um die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs auf paneuropäischer Ebene zu steigern.

26. Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30)

Der von OTIF und OSShD gemeinsam erarbeitete Entwurf einer neuen Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen stand – unter anderem - auf der Tagesordnung der drei Tagungen der WP.30 im Jahre 2009. Die OTIF war an allen diesen jeweils in Genf stattfindenden Tagungen vertreten.

Im Verlauf der 121. Tagung (2.-6.2.2009) wurde der Text dieser Anlage mit einer von der EG beantragten Ergänzung grundsätzlich angenommen. Es wurde lediglich festgestellt, dass der Text noch einer redaktionellen Überprüfung, insbesondere im Hinblick auf die Übereinstimmung der einzelnen Sprachversionen bedarf, bevor die neue Anlage dem zur endgültigen Annahme zuständigen Verwaltungsausschuss (AC.3) vorgelegt werden kann. S. Zeitschrift 1/2009.

Bei der 122. Tagung (16.-19.6.2009) stellte der Vertreter der EG die Frage nach einer möglichen Inkonsistenz zwischen der neuen Anlage und dem Grundübereinkommen. Das Sekretariat der WP.30 legte nach einer Überprüfung des Textes der 123. Tagung (29.9.-2.10.2009) einen revidierten Entwurf der Anlage vor, in dem diesen Bedenken Rechnung getragen wurde. Bei der gleichen Tagung kündigte Russland an, dass es (einigen Anregungen der Russischen Eisenbahnen zufolge) weitere Vorschläge in Erwägung ziehe. Bedauerlicherweise konnte daher der Verwaltungsausschuss im Jahre 2009 noch nicht einberufen werden. Siehe auch Ziff. 35.

Im Bereich der Erleichterungen des Grenzübertritts im Personenverkehr waren keine Fortschritte zu verzeichnen, seitdem die Prüfung des Entwurfs eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung des Grenzübertritts im Personenverkehr bis zur Klärung der Alternative einer Änderung des bestehenden Übereinkommens aus dem Jahr 1952 ausgesetzt wurde (s. Geschäftsbericht 2008, S. 30). Die WP.30 lud die Vertragsparteien des bestehenden Übereinkommens ein, die Einführung einer Änderungsklausel in dieses Übereinkommen in Betracht zu ziehen.

27. Expertenunterausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter

Der RID-Dienst nahm an der 35. und 36. Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Genf, 22.-26.6.2009 und 30.11.-9.12.2009) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen nach einer endgültigen Beschlussfassung durch den UN-Expertenausschuss im Dezember 2010 in die 17. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2013 übernommen. Die bei diesen beiden Tagungen getroffenen Entscheidungen wurden im Detail in den Ausgaben 2/2009 und 4/2009 der Zeitschrift erläutert.

28. Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/ADR)

Der RID-Dienst nahm teilweise an der 86. und 87. Tagung dieser Arbeitsgruppe der UNECE (Genf, 5.-8.5.2009 und 2.-6.11.2009) teil, die hauptsächlich der Verabschiedung der Änderungen 2011 zum ADR gewidmet waren. Hauptziel dieser Teilnahme ist es, die Parallelität in den RID/ADR/ADN-Regelungen sicherzustellen.

Unter den bei diesen beiden Tagungen behandelten straßenspezifischen Themen ist zum Einen die Überarbeitung des in die ADR-Ausgabe 2009 neu aufgenommenen Musters der schriftlichen Weisungen für Führer von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern hervorzuheben, die auch bei der Einführung von schriftlichen Weisungen für Triebfahrzeugführer (s. Kapitel IV, Ziff. 12) berücksichtigt wurden, und zum Anderen die grundlegende Revision der Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung in Kapitel 8.2 des ADR. Die Entscheidungen der WP.15 wurden in den Ausgaben 2/2009 und 4/2009 der Zeitschrift beleuchtet.

29. Interdisziplinäre Expertengruppe über die Sicherung im Binnenverkehr

Die Expertengruppe hielt am 15./16. Januar 2009 in Genf ihre Tagung zunächst als Seminar über „Inland transport security - the way ahead: prevention and resilience?“ ab, bei dem eine Vielzahl von Projekten und Aktivitäten zu den Themen „Vorbeugung: Forschung und Innovation“ sowie „Belastbarkeit: Schutz kritischer Infrastrukturen und Planung zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs“ vorgestellt wurden. In weiterer Folge prüfte die Arbeitsgruppe die Rückmeldungen der verschiedenen Dienste der ECE/UNO über deren Aktivitäten und Standpunkte hinsichtlich des Sicherungsbereichs. Der Endbericht der Arbeitsgruppe wurde dem Binnenverkehrsausschuss der ECE/UNO in dessen 71. Tagung im Februar 2009 vorgelegt, der ihn billigte und beschloss, dass die Gruppe als jährlich tagende informelle Gruppe reaktiviert werden sollte, um horizontale Themen aus den dem Binnenverkehrsausschuss nachgeordneten Stellen zu behandeln und eine internationale Plattform für den Austausch von „best practices“ zu bilden.

Die Arbeitsgruppe für den Eisenbahnverkehr (SC.2) hat eine eigene Task Force zum Thema Sicherung eingesetzt. Diese hielt ihre erste Tagung am 14. Mai 2009 in Genf ab und beschloss nach allgemeiner Themendiskussion ihr Hauptaugenmerk auf Leitlinien für den Regelungsbereich, den wirksamen Austausch von „best practices“ und Fragen der Wirtschaftlichkeit zu legen. Bei der am 1. Oktober 2009 in Genf abgehaltenen zweiten Tagung wurden zu den erwähnten Hauptthemen ausgearbeitete Papiere und der Endbericht an die SC.2 beraten. Die SC.2 nahm den Endbericht samt verschiedenen Empfehlungen bei ihrer 63. Tagung am 18. bis 20. November 2009 in Genf zustimmend zur Kenntnis (s. auch Ziff. 24).

30. Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSCE)

An dem von der OSCE am 16.-17. Dezember 2009 in Malta veranstalteten Workshop über einen integrierten Ansatz zur Sicherung der Lieferkette für die Mittelmeerregion mit rund 60 Teilnehmern, hauptsächlich aus den betroffenen Staaten und aus thematisch betroffenen internationalen Organisationen, nahm seitens der OTIF der stellvertretende Generalsekretär teil, der einen Vortrag über die Sicherung beim Landverkehr mit gefährlichen Gütern hielt. Dabei bot sich ihm auch die Gelegenheit, die Wahrnehmung der OTIF in den teilnehmenden Staaten der betreffenden Region und internationalen Organisationen zu intensivieren sowie die Einbindung der OTIF in die in jüngster Zeit ausgeweiteten Aktivitäten der OSCE im Eisenbahnbereich sicherzustellen.

31. Internationales Verkehrsforum (IVF)

Das Internationale Verkehrsforum 2009 fand vom 26.-29. Mai 2009 wiederum in Leipzig statt, das bei den Grundsatzentscheidungen der Mitglieder der früheren Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) als ständiger Tagungsort für die Jahreskonferenzen bestimmt worden war. Die OTIF wurde durch den Generalsekretär vertreten.

An den beiden zentralen Veranstaltungstagen beschäftigten sich die ca. 800 Teilnehmer, darunter 52 Verkehrsminister, unter dem diesjährigen Vorsitz der Türkei mit dem Thema „Transport for a Global Economy: Challenges and Opportunities in the Downturn“. Keynote-Speaker waren Jacques Attali (früherer Präsident der Europäi-

schen Zentralbank, Ray LaHood (neuer US-Verkehrsminister) und der Vizepräsident der Europäischen Kommission und Verkehrskommissar Antonio Tajani. Von besonderem Interesse für die OTIF war insbesondere der Beitrag von Herrn Attali, der – aus heutiger Sicht mit grosser Voraussicht – behauptete, dass

- der globale Finanzsektor kaum etwas aus der Entstehung und dem Verlauf der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise lernen werde,
- der Transportsektor aufgrund seiner globalen Entfaltungsmöglichkeiten einen wesentlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung bzw. Wiedererstarkung der weltweiten Handelsbewegungen beitragen könne und
- das derzeit bekannte Weltwirtschaftssystem nach der Krise nicht wieder entstehen werde.

Die beiden anderen Beiträge beleuchteten demgegenüber aus nachvollziehbaren Gründen Themen, die aus der jeweiligen Berufsperspektive zu erklären waren. Der US-Verkehrsminister aus der neuen Obama-Administration betonte die Absicht seiner Regierung, dem Schienenpersonenverkehr und hier insbesondere Hochgeschwindigkeitssystemen eine für US-Verhältnisse deutlich wichtigere Rolle zuweisen zu wollen. Begeistert berichtete er über seine Fahrten mit europäischen Hochgeschwindigkeitszügen im Vorfeld der Konferenz. Kommissar Tajani deutete überraschenderweise Absichten der Kommission an, die TEN-Netzwerke auf den afrikanischen Kontinent ausdehnen zu wollen. In die verblüffte Stille seiner Zuhörer hinein begründete er diese Absicht damit, dass damit der Immigrationsdruck aus Afrika Richtung Südeuropa verringert werden solle.

In den Podiumsdiskussionen, an denen der Generalsekretär teilnahm und die er nach den Gesichtspunkten der Ziele und Aufgaben der OTIF ausgewählt hatte, wurden überraschenderweise die von Herrn Attali betonten Aufgaben des Transportwesens zur Abmilderung der globalen Wirtschaftskrise nur am Rande weiter vertieft. Die Diskussionsbeiträge waren durchweg sehr im Allgemeinen gehalten und litten durchweg darunter, von den jeweiligen Sektor- bzw. Firmeninteressen geprägt zu sein. Insgesamt entstand der Eindruck, dass weder die Moderatoren noch die Teilnehmer dieser Podiumsdiskussionen vom Sekretariat des Forums ausreichend instruiert worden waren. Die Podien litten ausserdem an einer zum Teil äusserst inkohärenten Zusammensetzung, was dadurch illustriert sein mag, dass in einem Podium einerseits der russische Verkehrsminister, andererseits ein Direktor eines polnischen Infrastrukturbetreibers vertreten waren.

Die Vertretung der OTIF bei den Jahrestagungen des Internationalen Verkehrsforums ist trotzdem beizubehalten, weil sich zum Einen eine ausserordentlich grosse Anzahl von interessanten Kontaktmöglichkeiten ergibt, zum Anderen aber – wie von anwesenden Vertretern von OTIF-Mitgliedstaaten wiederholt zum Ausdruck gebracht wurde – eine hochrangige Vertretung der Organisation im Rahmen des Forums für erforderlich gehalten wird.

Die vom Forum letztlich verabschiedeten sog. „Schlüsselbotschaften der Minister“ enthalten nur generelle transportbezogene Aussagen. Sie beschäftigen sich mit der Vermeidung protektionistischer Massnahmen, der Bedeutung umweltfreundlicher Verkehrsträger für mögliche Vereinbarungen seinerzeit nach bevorstehender Klima-

konferenz von Kopenhagen und der Erforderlichkeit langfristiger Investitionen in den Transportsektor.

32. Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Das 2008 von der Vollversammlung der Vereinten Nationen angenommene „Übereinkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See“, die sogenannten „Rotterdam Rules“, an deren Entwicklung hinsichtlich der multimodalen Bestimmungen die OTIF beteiligt war, wurden am 23. September 2009 in Rotterdam von 16 Staaten und bis Ende 2009 von weiteren fünf Staaten unterzeichnet.

33. Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Innerhalb der Zusammenarbeit mit dem UNIDROIT liefert das Sekretariat der OTIF Beiträge für die „Uniform Law Review/Revue de Droit Uniforme“, die vom UNIDROIT herausgegeben wird. Desgleichen unterrichtet es das UNIDROIT über Ratifikationen, Genehmigungen und Annahmen des Protokolls von Vilnius oder Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF zwecks Veröffentlichung in der genannten Fachpublikation. Auf diese Weise werden der Bekanntheitsgrad der OTIF und die Kenntnisse des internationalen Eisenbahnrechtes verbessert.

Eine enge Zusammenarbeit erfolgt im Rahmen der Vorbereitung des Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg (s. auch Kapitel III, Ziff. 10) und der Errichtung des darauf gestützten Internationalen Eisenbahnregisters.

34. Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) / Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)

Die Zusammenarbeit beschränkte sich bezüglich beider Organisationen wie im Vorjahr auf das Studium von Dokumenten und Veröffentlichungen sowie die Nutzung der Websites dieser Organisationen.

35. Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahn (OSShD)

Der Stellvertreter des Generalsekretärs nahm an der XXXVII. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD teil (Astana, 4./5.6.2009). Die Tagung befasste sich unter anderem mit dem Entwurf neuer Statuten der OSShD. Die Mitglieder der OSShD, die der EU zugehören, sehen sich in die Pflicht genommen, Inkompatibilitäten mit dem Recht der EU zu vermeiden. Um dies sicherzustellen, wurde beschlossen, dass die Aushandlung neuer Statuten im Rahmen einer internationalen Konferenz erfolgen soll, bevor die neuen Statuten durch eine Tagung der Ministerkonferenz formell angenommen werden (s. Zeitschrift 2/2009).

Die Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der OSShD umfasste zusätzlich zum Thema „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ (s. Kapitel III, Ziff. 8) die Bereiche Erleichterungen des Grenzübertritts, Revision des SMPS, Aktualisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und technische Fragen des Eisenbahntransportes.

Im Bereich der Erleichterungen des Grenzübertritts haben die OTIF und die OSShD einen gemeinsamen Entwurf für eine neue Anlage 9 zum „Harmonisierungsübereinkommen“ von 1982 (Erleichterung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs) dem Sekretariat der UNECE im Oktober 2008 übermittelt. Vor der Februarsitzung der WP.30 haben sich zudem beide Sekretariate auf eine gemeinsame Position zu einem zusätzlichen Vorschlag der EG geeinigt. Dass die neue Anlage im Jahre 2009 noch nicht angenommen werden konnte, hing mit Stellungnahmen wichtiger Parteien des Harmonisierungsübereinkommens zusammen, welche nur allgemeine Hinweise oder Ankündigungen enthielten, ohne dass konkrete Textvorschläge vorgelegt wurden (s. Ziff. 26). Angesichts dieser Situation lud der Generalsekretär die OSShD ein, sich gemeinsam mit verstärktem Druck dafür einzusetzen, dass es nun endlich zu einer Entscheidung über die Annahme des Textes in den dafür zuständigen Gremien kommt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Zusammenarbeit bezog sich auf das seit drei Jahren verfolgte Ziel der OSShD, das SMPS in einer neuen Form – ähnlich wie die ER CIV – als Anlage zu einem neuen zwischenstaatlichen Übereinkommen („Konvention über den durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr“) zu überarbeiten. Eine Vertreterin der OTIF nahm an drei Tagungen einer für die Revision des SMPS eingesetzten Arbeitsgruppe und an einer Tagung der II. Kommission zu diesem Thema teil (Warschau, 17.-20.2., 21.-24.4., Spala, 16.-19.6. und Warschau 24.-27.11.2009). Ihre Erläuterungen trugen zum besseren Verständnis derjenigen Regelungen bei, die in den ER CIV bestehen und in das SMPS in seiner neuen Form („Allgemeine Bestimmungen für den Vertrag über die Beförderung von Personen im internationalen Verkehr“) aufgenommen werden sollen (z.B. Solidarhaftung des vertraglichen und des ausführenden Beförderers bei einem Unfall, der während der Durchführung der Beförderung durch einen ausführenden Beförderer geschehen ist, oder die Bestimmung zum Schutz des Reisenden im Falle einer Mitverursachung des Unfalls des Reisenden durch das Verhalten einer Drittperson, welche dem Reisenden die Geltendmachung seiner Ansprüche erleichtert). Ihre Anregungen bezweckten eine Übereinstimmung zwischen der Konzeption dieser im Bereich des SMPS neu beabsichtigten Regelungen und jener, die den ER CIV zugrunde liegt.

Das Sekretariat der OTIF legte zusammen mit dem Komitee der OSShD einen gemeinsamen Bericht über die Arbeiten beider Organisationen zur Harmonisierung der verschiedenen Eisenbahnbeförderungssysteme der UNECE vor (s. auch Ziff. 24).

Die OSShD arbeitet seit 2001 an der Harmonisierung der Anlage 2 zum SMGS mit dem umstrukturierten RID. Um diese Harmonisierung zu beschleunigen und um gegebenenfalls schon bei der Erarbeitung von Änderungen zum RID auf technische Schwierigkeiten bei der Umsetzung in den Mitgliedstaaten der OSShD hinweisen zu können, wird die OSShD zu allen Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagungen und zu allen Tagungen des RID-Fachausschusses eingeladen.

Für die Übersetzung des RID in die russische Sprache kann die OSShD in großem Maße auf das ADR zurückgreifen, das von der UNECE auch in russischer Sprache herausgegeben wird. Um doppelte Übersetzungsarbeit zu vermeiden und die Harmonisierung zu beschleunigen, stellte der RID-Dienst eine synoptische Darstellung von RID und ADR zur Verfügung, aus der die verkehrsträgerspezifischen Abweichungen hervorgehen.

Nachdem die Harmonisierung mit der Ausgabe 2009 des RID abgeschlossen ist, arbeitet die OSShD zurzeit an der Harmonisierung mit dem RID 2011. Dadurch wird der geographische Anwendungsbereich des RID de facto erweitert und die internationale Gefahrgutbeförderung zwischen den verschiedenen Rechtssystemen wesentlich erleichtert.

Bei der 24. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren der OSShD-Eisenbahnen im April 2009 präsentierte das Sekretariat die VKM und wies darauf hin, dass die OTIF und die OSShD in diesem Bereich zusammenarbeiten könnten. Die Sitzung beauftragte die „permanente Arbeitsgruppe Informatik und Kodierung“ der OSShD, einen Beschluss für die nächste Sitzung der Konferenz im April 2010 zu erarbeiten.

Eine ähnliche Präsentation war auf Einladung der permanenten Arbeitsgruppe der OSShD im Oktober 2009 in Varna gemacht worden.

36. Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)

Die Zusammenarbeit mit dieser Organisation wurde im Jahre 2009 vor allem im Zusammenhang mit den Vorbereitungen für die Durchführung des Workshops der OTIF für zentralasiatische Staaten (Istanbul, 9./10.6.2009) intensiviert (s. Kapitel VI). Zwecks einer weiteren Entwicklung und Konkretisierung der Zusammenarbeit der OTIF mit der ECO wurde bei der Eröffnung des Workshops ein entsprechendes Memorandum of Understanding durch die Generalsekretäre beider Organisationen unterzeichnet.

Der Generalsekretär der ECO hat sich dabei eingehend über das Funktionieren der OTIF informiert. Danach hat der Generalsekretär der OTIF ihm verschiedene Unterlagen, insbesondere Geschäftsordnungen der Organe der OTIF, übermittelt. Entsprechend dem bei der ECO geltenden Rotationsprinzip wurde im August der Vertreter Pakistans in der Funktion des Generalsekretärs durch einen Vertreter Afghanistans abgelöst. In seinem an den neuen Generalsekretär der ECO gerichteten Schreiben präzisierte der Generalsekretär der OTIF die Bereiche, in denen beide Organisationen auf Grund des Memorandum of Understanding konkrete Vorhaben gemeinsam angehen könnten.

Die ECO ist eine regional begrenzte zwischenstaatliche Organisation mit 10 Mitgliedstaaten. Zwei davon sind Mitgliedstaaten der OTIF (Türkei, Iran), ein Mitglied hat bereits sein Interesse an einem Beitritt zum COTIF bekundet (Aserbaidschan). Unter den anderen Mitgliedern finden sich noch weitere, für die ein Beitritt zum COTIF vom Nutzen sein könnte.

Die ECO befasst sich ähnlich wie die OECD mit der Wirtschafts- und Handelspolitik. Im Bereich des Verkehrs geht es um Vorhaben wie für den Straßenverkehr die Umsetzung und Ausweitung der Anwendung des Übereinkommens TIR, für den Eisenbahnverkehr die Organisation von Testläufen von Containerzügen auf wichtigen Verbindungsstrecken in der Region wie z.B. Islamabad–Teheran–Istanbul, Istanbul–Almaty und Bandar Abbas–Almaty. Ohne die Schaffung eines regionalen Systems des Eisenbahnrechtes anzustreben, ermutigt die ECO ihre Mitgliedstaaten, Bedingungen für die Abwicklung der Eisenbahnbeförderungen auf diesen Strecken unter einem einheitlichen Rechtsregime zu schaffen. Dabei soll auf bestehende Regelwerke zurückgegriffen werden. Insofern als für die Durchführung dieser Beförderungen

das CIM-Regime in Frage kommt, decken sich die Ziele der ECO mit jenen der OTIF.

Eine Vertreterin der OTIF nahm an der Tagung des Koordinationsrates des Transitverkehrs (Transit Transport Coordination Council, TTCC) und seiner Hilfsorgane, darunter jener des Eisenbahnkomitees, vom 3. bis 6. November 2009 in Astana teil und erhielt dabei den unmittelbaren Einblick in diese Konzeption und in die Arbeitsweise der ECO im Verkehrs- und Handelsbereich. Sie nahm die Gelegenheit wahr, um hervorzuheben, dass das flexible COTIF-System es interessierten Staaten, insbesondere Pakistan, ermöglicht, je nach Bedarf alle oder nur einige der sieben Anhänge zum COTIF anzuwenden. Beide Organisationen wollen Pakistan bei seinen Vorbereitungen auf den Beitritt zum COTIF praktische Unterstützung leisten, damit Güterzüge zwischen Istanbul und Islamabad auch auf dem pakistanischen Staatsgebiet unter Anwendung der ER CIM verkehren können. Siehe auch Kapitel I, Ziff. 2.

37. Europäisches Komitee für Normung (CEN)

Im Jahre 2009 beteiligte sich das Sekretariat weiterhin aktiv an der CEN-Arbeitsgruppe, welche damit beauftragt ist, den neuen Norm-Entwurf PrEN 15877 über die externe Kennzeichnung der Fahrzeuge zu erarbeiten. Der Teil 1 betreffend die Güterwagen hat nun die Hürde der Konsultation der CEN-Mitglieder genommen und wird 2010 fertig gestellt. Der Teil 2, welcher sich mit Triebfahrzeugen, Personenrollmaterial und anderen Fahrzeugen beschäftigt, wird zwecks Konsultation im Laufe des Jahres 2010 übersandt.

38. Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter nimmt die UIC mit ihren eigenen Organen an der Entwicklung und Anwendung des RID teil, insbesondere mit Hilfe von UIC-Merkblättern, auf die im RID verwiesen wird. Die Beiträge und die Stellungnahmen der UIC zu unterbreiteten Anträgen sind in den Gefahrguttagungen wegen der praktischen Umsetzung von neuen Vorschriften von wesentlicher Bedeutung.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2009 nahm der RID-Dienst als Berater an zwei Tagungen der "Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UIC (Bönigen (Schweiz), 11. und 12. März 2009, und Clervaux (Luxemburg), 28. und 29. Oktober 2009) teil. Bei den Tagungen kann der RID-Dienst sich ein besseres Bild über die Schwierigkeiten der Eisenbahnen bei der Anwendung und Umsetzung der Gefahrgutvorschriften sowie im Bereich der Ausbildung des Personals machen. Im Gegenzug unterstützt der RID-Dienst die UIC bei der Ausarbeitung von Anträgen und der Formulierung von UIC-Merkblättern.

39. Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Die kollegiale Zusammenarbeit mit diesem Verband, dessen Mitglieder Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten der OTIF sind und der sich mit den praktischen Fragen der Anwendung der Anhänge zum COTIF durch diese Unternehmen befasst und dessen Sitz sich zudem ebenfalls in Bern befindet, erstreckt sich von der gegenseitigen Information, Besprechungen, Teilnahme an Sitzungen und Workshops bis hin zu solchen Fragen wie die Büroorganisation und -informatik sowie Dienstreiseangelegenheiten.

Aus der Beteiligung des CIT an Veranstaltungen anderer Eisenbahnverbände, an denen die OTIF nicht teilnimmt, ergeben sich oft wertvolle Erkenntnisse, die auch für die OTIF von Bedeutung sind, so z.B. Informationen über Testzüge.

Die Hauptthemen der Zusammenarbeit der OTIF mit dem CIT auf fachlicher Ebene waren die Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS (s. Kapitel III, Ziff. 8), das Infrastrukturrecht (s. Kapitel III, Ziff. 9) und der elektronische Frachtbrief.

DIE ORGANISATION OTIF

VIII. ALLGEMEINE ORGANE DER OTIF

40. Generalversammlung

Dem im COTIF 1999 vorgesehenen dreijährigen Rhythmus entsprechend trat die 9. Generalversammlung am 9. und 10. September 2009 in Bern zusammen. Es waren 35 der 43 Mitgliedstaaten vertreten. Als Beobachter mit beratender Stimme waren einerseits Vertreter der Russischen Föderation, des Haschemitischen Königreichs Jordanien und Aserbaidschans und andererseits Vertreter der Europäischen Gemeinschaft (EG) sowie vier internationaler Verbände anwesend.

Entsprechend dem Auftrag der 8. Generalversammlung stand das Thema „Lösung der ausstehenden rechtlichen und praktischen Probleme zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF betreffend die Anhänge E, F und G“ auf der Tagesordnung. Erfreulicherweise konnten der Generalversammlung Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses vorgelegt werden, die eine solche Lösung darstellen (s. Ziff. 42). Diese wurden vorbehaltlich redaktioneller Anpassungen von der Generalversammlung genehmigt.

Die Generalversammlung wählte Herrn Stefan Schimming als Generalsekretär für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012 wieder. Hinsichtlich der Wahl eines neuen Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012 folgte die Generalversammlung dem Vorschlag des bis zum 30. September 2009 amtierenden Verwaltungsausschusses zu seiner Neubestellung (s. Ziff. 41 und S. 52).

Um den gemäß COTIF 1999 erweiterten Aufgaben der OTIF Rechnung zu tragen und um deren Erfüllung sicher zu stellen, genehmigte die Generalversammlung die Aufstockung des Höchstbetrags der Haushalte. Dies ermöglicht es dem Generalsekretär, das Personal des Sekretariates der Organisation durch Neuanstellungen zu verstärken und durch umfangreiche Umbauten im Dienstgebäude die Voraussetzungen für deren räumliche Unterbringung zu schaffen.

Es war unter anderem vorgesehen, dass die Generalversammlung auch über die Bedingungen des Beitritts der EG zum COTIF entscheidet (s. Art. 14 § 2 Buchst. n) COTIF). Da die internen Entscheidungsprozesse der EG jedoch noch nicht abgeschlossen waren, konnten die entsprechenden Beschlüsse nicht gefasst werden. Eine außerordentliche Generalversammlung könnte darüber später zu befinden haben. Siehe im Übrigen Kapitel VII, Ziff. 21. Siehe auch Zeitschrift 3/2009.

41. Verwaltungsausschuss

Im Laufe des Jahres 2009 hat der Verwaltungsausschuss zwei Tagungen in Bern abgehalten.

Er hat seine letzte Tagung in der von der 8. Generalversammlung unter dem Vorsitz Spaniens am 13. und 14. Mai 2009 beschlossenen Zusammensetzung abgehalten.

Bei dieser 111. Tagung widmete der Ausschuss einen Grossteil seiner Arbeiten der Vorbereitung der 9. Generalversammlung (s. Ziff. 40). Er erörterte vor allem die Personalentwicklung. Indem er der Auffassung des Generalsekretärs zustimmte, wonach einerseits der Personalbestand des Sekretariats verstärkt und andererseits die Räumlichkeiten umgebaut werden sollten, um die neuen Mitarbeiter des Sekretariats der OTIF beherbergen zu können, fasste der Ausschuss den Beschluss, der Generalversammlung vorzuschlagen, die Höchstbeträge zu erhöhen, die die Ausgaben der OTIF zwischen 2010 und 2012 erreichen können (s. Kapitel X). Ausserdem beschloss er, der Generalversammlung vorzuschlagen, den beiden Bewerbern für den Dienstposten des Generalsekretärs für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012 die Gelegenheit zu geben, sich persönlich im Plenum der Generalversammlung vorzustellen. Des Weiteren genehmigte er den Berichtsentwurf über seine Tätigkeit für den Zeitraum vom 1. Januar 2006 bis zum 30. September 2009, welcher der Generalversammlung unterbreitet worden ist. Schliesslich verabschiedete er Vorschläge für seine Zusammensetzung für den Zeitraum vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012.

Im Übrigen genehmigte der Ausschuss den Geschäftsbericht und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2008. Er legte auf Grund der genehmigten Jahresrechnung die endgültigen Beiträge 2008 auf Sfr. 3'099'660 fest und bestätigte damit die Entnahme von Sfr. 381'087.70 aus dem Reservefonds zur Erhöhung der Rückstellung für Verluste auf Wertpapiere aufgrund der Auswirkungen der Weltfinanzkrise auf die Anlagen der OTIF.

Er hielt seine erste Tagung in der anlässlich der 9. Generalversammlung am 25. und 26. November 2009 unter dem Vorsitz der Tschechischen Republik und insbesondere Herrn Petr Stejskal beschlossenen Zusammensetzung ab.

Der Ausschuss diskutierte lange über die Lage der Anlagen (s. Geschäftsbericht 2008, Ziff. 43). Er bat das Sekretariat darum, ihm in Zukunft ein genaueres Dokument über die virtuellen und die tatsächlichen Gewinne und Verluste zur Verfügung zu stellen, und erteilte dem Generalsekretär den Auftrag, ihm bei seiner 113. Tagung Vorschläge über die in Sache Anlagen zwischen Juni und November 2010 anzuwendende Strategie zu unterbreiten.

Nachdem er von dem juristischen Gutachten über die Bezeichnung der Delegierten im Verwaltungsausschuss Kenntnis genommen hatte (s. Geschäftsbericht 2008, Ziff. 43), beschloss der Ausschuss, den Status quo diesbezüglich beizubehalten. Dementsprechend verzichtete er darauf, seine Geschäftsordnung diesbezüglich zu ändern.

Ausserdem genehmigte der Ausschuss das Arbeitsprogramm 2010/2011 sowie den Voranschlag 2010 und den vorläufigen Voranschlag 2011, die vom Sekretariat vorgelegt worden waren.

Im Übrigen behandelte der Ausschuss bei seinen Tagungen verschiedene Personalfragen. Er genehmigte Änderungen des Personalstatuts. Schliesslich nahm er regelmässig Kenntnis von den vom Generalsekretär übermittelten Informationen über die Frage der Lösung der ausstehenden rechtlichen und praktischen Probleme zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF sowie über die laufenden Arbeiten, die

sich aus der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg ergeben, und insbesondere über das internationale Register, das im Rahmen des Eisenbahnprotokolls zu errichten ist.

42. Revisionsausschuss

Der Revisionsausschuss hielt in der Zeit vom 23. bis 25. Juni 2009 in Bern seine 24. Tagung ab. Mit dieser Tagung trat der Revisionsausschuss nach rund zehnjähriger Unterbrechung erstmals wieder zusammen. Der Hauptzweck lag darin, die Anhänge E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) des COTIF an mittlerweile im Bereich des Rechts der EG eingetretene Entwicklungen anzupassen. Zunächst musste sich der Ausschuss jedoch eine modernisierte Geschäftsordnung geben. Weiters nahm er die Gelegenheit wahr, durch Änderung der in seine Zuständigkeit fallenden Bestimmungen des Übereinkommens in Artikel 9 (Rechnungseinheit) den „Goldfranken“ zu eliminieren und sich durch Streichungen im Artikel 27 (Rechnungsprüfung) davon zu entlasten, bei jeder geringfügigen Änderung in den sehr ins Detail gehenden Bestimmungen eine Tagung abhalten zu müssen. Die im Übereinkommen gestrichenen Bestimmungen sollen rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der Änderungen in die Finanz- und Buchführungsordnung der Organisation übernommen werden, wofür gemäss Artikel 15 § 5 Buchst. e) des Übereinkommens der Verwaltungsausschuss zuständig ist.

Für die Änderungen in den CUI konnte sich der Ausschuss auf die Ergebnisse einer „CUI-Gruppe“ aus Vertretern der Europäischen Kommission und des OTIF-Sekretariates sowie juristischen Sachverständigen der Mitgliedstaaten der EU und der Schweiz stützen, die in mehreren Tagungen strittige Inkompatibilitätsbereiche zwischen dem Recht der EG und den CUI identifiziert und entsprechende Lösungsvorschläge erarbeitet hatte (s. auch Kapitel III, Ziff. 9).

In ähnlicher Weise hatte es eine seit 2004 bestehende „Gruppe Schweinsberg“, an der alle Mitgliedstaaten der OTIF, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen teilnehmen konnten, unternommen, die technischen Anhänge APTU und ATMF an die seit ihrer Annahme erheblich ausgeweiteten Rechtsinstrumente der EU namentlich in den Bereichen Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität anzupassen. Wie zu erwarten, stand hier bis zuletzt das Bestreben im Vordergrund, immer noch klarer darzustellen, wann hinsichtlich der technischen Bestimmungen für das im internationalen Eisenbahnverkehr befindliche Eisenbahnmaterial das Recht der EU Priorität vor dem COTIF hat und wann nicht, sowie welche technischen Zulassungen und Zertifikate wechselseitig anzuerkennen sind. Für die erfolgreiche Lösung dieser Fragen waren vor allem die massiven Anstrengungen des technischen Dienstes aber auch konstruktive Beiträge des stellvertretenden Generalsekretärs der OTIF (Zwei-Kolonnen-System) massgeblich. (s. auch Kapitel V, Ziff. 14).

Der Revisionsausschuss folgte weitgehend den Vorschlägen der beiden Arbeitsgruppen und einigte sich neben den Änderungstexten auch auf entsprechende Erläuternde Bemerkungen. Da diese auch Bestimmungen z.B. über den Anwendungsbereich betrafen, für welche die Generalversammlung der OTIF zuständig ist, war noch deren Votum bei der 9. Generalversammlung am 9. und 10. September 2009 abzuwarten.

Da die angenommenen Texte nur in englischer Sprache vorlagen und die nachfolgenden Entscheidungen der Generalversammlung in den Erläuternden Bemerkungen zu ergänzen waren, erfolgte für alle Sprachfassungen der angenommenen Texte samt Erläuternden Bemerkungen in der Zeit vom 30. Oktober bis 4. Dezember 2009 eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren, dessen Durchführung mit der modernisierten Geschäftsordnung ermöglicht worden war. Am 21. Dezember 2009 erfolgte die für die Inkraftsetzung der - durchweg positiven - Ergebnisse des Revisionsausschusses gemäss Artikel 35 §§ 2 und 3 des Übereinkommens erforderliche Mitteilung des Generalsekretärs.

IX. KOMMUNIKATION

43. Zeitschrift

2009 blieb die Auflage (350 Exemplare) der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (Zeitschrift) unverändert. Wie in den vorigen Jahren wurden Mitteilungen, Tagungsberichte, Abhandlungen und Gerichtsurteile zum Transportrecht in der Zeitschrift veröffentlicht.

Ausser den 142 Exemplaren, die unentgeltlich (insbesondere Verwaltungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen) zugeteilt wurden, haben im Geschäftsjahr 2009 70 Abonnenten die Zeitschrift gegen Zahlung bezogen, während 33 Exemplare ausgetauscht wurden. Die zur Verminderung der Zahl der Abonnenten, die die Zeitschrift kostenlos beziehen und zur Steigerung der Zahl der bezahlenden Abonnenten unternommenen Bemühungen wurden fortgesetzt. Seit 2008 verfügt die Zeitschrift über eine ISSN-Nummer (International Standard Serial Number), was die kostenlose und weltweite Verbreitung der Information über die Zeitschrift sicherstellt.

Auch die Zeitschrift litt im Berichtsjahr unter der Arbeitsbelastung nahezu sämtlicher Arbeitsbereiche des Sekretariates, wie dies im allgemeinen Teil bereits dargestellt wurde. Neben der Vielzahl regulärer und außerordentlicher Tagungen der Organe und anderer Arbeitsgruppen, ergaben sich Verzögerungen auch durch die über mehrere Monate ausdauernde Schwächung des Übersetzungsdienstes. So konnten im Jahr 2009 nur zwei Nummern erscheinen.

44. Internet

Die Aktualitäten und Veranstaltungen des Sekretariats der OTIF wurden durch 53 Aktualisierungsserien dargestellt, insbesondere in den nachfolgenden Rubriken:

- „Über die OTIF“, was insbesondere die allgemeinen Informationen und die freigewordenen bzw. neuzubesetzenden Posten anbelangt;
- „News“, wo die Beitrittsanträge zum COTIF, das zwischen der OTIF und der ECO unterschriebenen „Memorandum of Understanding“ und die Hauptinformationen betreffend den Workshop in Istanbul vom 9. und 10. Juni 2009 angekündigt wurden;
- „Recht“, wo die Arbeiten des Revisionsausschusses aufgezeigt wurden; wo ebenfalls auf die Ausschreibung für das internationale Eisenbahnregister im gemeinsamen Bereich der OTIF und der UNIDROIT hingewiesen wurde;

- „Gefährliche Güter“, wo die einzelnen Sitzungen wie diejenigen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und des Fachausschusses sowie die verschiedenen Tätigkeiten der Arbeitsgruppen aufgelistet wurden, aber auch die relevanten Informationen über die multilateralen Sondervereinbarungen und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie eine Liste der anerkannten Sachverständigen abgelegt wurden. Die neue, ab 1. Januar 2009 anwendbare Version des RID sowie die Errata wurden auch unter der Rubrik „Veröffentlichungen“ herausgegeben;
- Unter „Technik“ fanden sich die zahlreichen und voluminösen Dokumente über die Tätigkeiten der Sitzungen des Fachausschusses für technische Fragen, der Arbeitsgruppen WG TECH und WG LEGAL und des Workshops in Zagreb vom 2. bis 5. Juni 2009. Die Daten betreffend das VKM-Register wurden regelmässig aktualisiert;
- „Veröffentlichungen“ informierte ganz besonders die Web-Surfer über den Stand der Ratifizierungen oder Erklärungen und Vorbehalte betreffend das Protokoll 1999; die üblichen Informationen über die Zeitschrift, die in den Listen der Linien erfolgten Änderungen und die Veröffentlichung des Geschäftsberichts wurden mit einer russischen Ausgabe des COTIF (3.6.1999) ergänzt.

X. FINANZEN

45. Bedeutende Entwicklung

Zur Wahrnehmung der zusätzlichen, vom COTIF 1999 vorgesehenen Neuaufgaben hat die 9. Generalversammlung, die am 9./10.09.2009 in Bern stattfand, den Vorschlag des Verwaltungsausschusses betreffend die Aussichten in Sache Personal und den Umbau der Räumlichkeiten angenommen. Sie hat daher beschlossen, die Höchstbeträge, die die Ausgaben im Haushaltszeitraum 2010-2012 erreichen dürfen, anzuheben. Für das Jahr 2010 liegt die Zunahme bei ca. sFr. 350 000.-, wobei sie für die Jahre 2011 und 2012 sFr. 240 000.- beträgt.

46. Geschäftsführung

Auch im Geschäftsjahr 2009 verlief die allgemeine Entwicklung der Finanzen der Organisation zu grösster Zufriedenheit. Die Mitgliedstaaten zeigten sich sehr fleissig bei der Zahlung ihres Beitrags zu den Ausgaben der Organisation in der Form einer Vorauszahlung für das laufende Geschäftsjahr. Von den Vorauszahlungen 2009 in Höhe von sFr. 2'867'745.60 wurde ein Betrag von sFr. 2'434'837.67, d.h. 84,90 %, bezahlt. Am Ende des Geschäftsjahres 2009 blieben sechs der dreiundvierzig Mitgliedstaaten ganz oder teilweise der Vorauszahlung schuldig. Im Betrachtungszeitraum wurde ein Betrag von sFr. 1'050'418.67, die sich aus Beiträgen der vorausgegangenen Jahre und aus Verzugszinsen ergibt, eingezogen. Diese effektiven Eintreibungen in Höhe von sFr. 3'485'256.34, denen sich die angesammelten Reserven und Entnahmen aus dem Reservefonds hinzufügen, ermöglichten, die sich auf sFr. 3'510'680.99 belaufenden Ausgaben des Geschäftsjahres 2009 zu decken.

Die Rechnung 2009 weist aufgrund der Anpassung der Rückstellung für Repatriierungskosten und derjenigen für angehäuften Urlaubstage eine Steigerung der Aufwendungen um sFr. 225'098.14 gegenüber dem Haushaltsvoranschlag aus. Die Erträge fallen ihrerseits dank der Teilauflösung der Rückstellung für Verluste auf Wertpapiere von sFr. 540'389.- um sFr. 551'529.78 höher als veranschlagt. Daraus ergibt sich ein Ertragsüberschuss im Jahr um sFr. 326'431.64. Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die im Reservefonds angesammelten Werte auf sFr. 7'619'651.41 (2008 = sFr. 7'627'991.41).

Infolge des Inkrafttretens des COTIF 1999 zum 1. Juli 2006 wurden die Beiträge der Mitgliedstaaten, welche das Protokoll 1999 ratifiziert haben, gemäss Artikel 26 § 1 berechnet, wobei diejenigen der Mitgliedstaaten, die dem Protokoll 1999 noch nicht beigetreten sind, entsprechend den Bestimmungen des Artikels 11 § 1 COTIF 1980 angesetzt wurden (fiktiver Kilometersatz sFr. 7,65938).

Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2009, welcher den Mitgliedstaaten nach seiner Annahme durch den Verwaltungsausschuss bei seiner 113. Tagung (2./3.6.2010) versandt wird.

Mitgliedstaaten des COTIF (31.12.2009)



1.	Albanien	AL	23.	Mazedonien, EJR	MK
2.	Algerien	DZ	24.	Monaco	MC
3.	Belgien	B	25.	Niederlande	NL
4.	Bosnien und Herzegowina	BIH	26.	Norwegen	N
5.	Bulgarien	BG	27.	Österreich	A
6.	Dänemark	DK	28.	Polen	PL
7.	Deutschland	D	29.	Portugal	P
8.	Estland	EE	30.	Rumänien	RO
9.	Finnland	FIN	31.	Schweden	S
10.	Frankreich	F	32.	Schweiz	CH
11.	Griechenland	GR	33.	Serbien	RS
12.	Irak	IRQ	34.	Slowakei	SK
13.	Iran	IR	35.	Slowenien	SLO
14.	Irland	IRL	36.	Spanien	E
15.	Italien	I	37.	Syrien	SYR
16.	Kroatien	HR	38.	Tschechische Republik	CZ
17.	Lettland	LV	39.	Tunesien	TN
18.	Libanon	RL	40.	Türkei	TR
19.	Liechtenstein	FL	41.	Ukraine	UA
20.	Litauen	LT	42.	Ungarn	H
21.	Luxemburg	L	43.	Vereinigtes Königreich	GB
22.	Marokko	MA			

Mitgliedstaaten des Verwaltungsausschusses (1.10.2006-30.9.2009)

	Staaten	Delegierte	Stellvertreter
1.	Deutschland	M. Harting	T. von Gäßler
2.	Belgien	B. Daneels	L. Van Den Bleeken
3.	Kroatien	B. Jerneić	B. Mikulić
4.	Spanien	C. del Olmo Morand	D. Soto Gúrpide
5.	Griechenland	T. Papatriantafyllou	M. Provatas
6.	Irland	M. Wallace	P. Carney
7.	Liechtenstein	H. Büchel	D. Frick
8.	Litauen	L. Zumeriene	K. Vasauskaitė
9.	Marokko	M. Khlie	
10.	Norwegen	E. Classon	
11.	Polen	K. Kulesza	
12.	Rumänien	C. Dumitrescu	F. Sararu ¹ I. Balan ²
13.	Syrien	G. Mokabari	Y. Wa'ez
14.	Tschechische Republik	P. Stejskal	

Generalsekretär der OTIF

S. Schimming

¹ Bis 29.4.2010

² Ab 30.4.2009

Mitgliedstaaten des Verwaltungsausschusses (1.10.2009-30.9.2012)

	Staaten	Delegierte	Stellvertreter
1.	Deutschland	M. Harting	T. von Gäßler
2.	Belgien	B. Daneels	L. Van Den Bleeken
3.	Kroatien	D. Krakić	B. Mikulić
4.	Spanien	C. del Olmo Morand	D. Soto Gúrpide
5.	Frankreich	F. Davenne	P. Billard
6.	Iran	M. Azizi	A. Farhadfar
7.	Liechtenstein	H. Büchel	D. Frick
8.	Litauen	S. Garuolis	L. Jasinskiene
9.	Slowenien	K. Peer	
10.	Schweden	S. Bårström	
11.	Tschechische Republik	P. Stejskal	
12.	Tunesien	S. Rejeb	A. Fredj
13.	Türkei	V. Kurt	I. H. Çevik
14.	Ukraine	O. Yakymchuk	I. Rodneva

Generalsekretär der OTIF

S. Schimming

Organigramm / Personal des Sekretariates der OTIF

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR (OTIF)

