

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Erläuternde Bemerkungen ⁸

Allgemeines

1. Die erste internationale Regelung der Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände war in § 1 der Ausführungsbestimmungen und deren Anlage 1 zum Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 enthalten. Die Vorschriften dieser Anlage waren rein frachtvertragliche Bedingungen, die den Absendern der betreffenden gefährlichen Stoffe und Gegenstände auferlegt waren. Ziel war die Wahrung der Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Eisenbahnbetrieb. Die Rechtsfolge bestand in der Möglichkeit der Eisenbahn, bei Nichteinhaltung der Bedingungen die Beförderung – trotz grundsätzlich bestehender Beförderungspflicht – abzulehnen. Nach der damaligen Rechtslage war es der Eisenbahn aber nicht verboten, solche Güter zu befördern. Sie konnte vielmehr bei Abschluss eines Beförderungsvertrages dem Absender gegenüber zivilrechtlich die Einhaltung seiner Verpflichtungen verlangen, die sich aus diesen besonderen Beförderungsbedingungen ergeben, und bei allfälligen Schäden Ersatz vom Absender fordern.
2. Im Verlauf der Weiterentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat sich – mehr oder weniger unmerklich – der Akzent verschoben: Aus einer Regelung privatrechtlichen Inhalts wurden Schutzvorschriften, die heute eher als öffentlichrechtliche Vorschriften qualifiziert werden.
3. Ein wesentliches Problem der Systematik des RID bis zur ersten umstrukturierten Fassung 2001 bestand darin, dass dieses gemäß seiner Randnummer 1 Absatz 1 die Vollzugsordnung zu Artikel 4 Buchst. d) und Artikel 5 § 1 Buchst. a) CIM 1980 war. Der Anwendungsbereich des RID war damit grundsätzlich vom Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) abhängig. Daraus ergaben sich drei bedeutsame formelle Einschränkungen:
 - Das RID ist nur auf internationale Beförderungen anzuwenden.
 - Es ist nur auf Beförderungen auf eingetragenen CIM-Linien anzuwenden.
 - Die Beförderung muss auf Grund eines CIM-Frachtvertrages mit einem CIM-Frachtbrief erfolgen.

Sicherheitsbestimmungen, die dem Schutz von Menschen, Umwelt und Gütern dienen, müssen aber von solchen formalen Einschränkungen unabhängig anwendbar

8 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche des RID. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

sein. Mittlerweile gilt das RID auf Grund der Richtlinie 2008/68/EG⁹ über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie) für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) auch für innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn und für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar unabhängig von einem CIM-Beförderungsvertrag und unabhängig vom verwendeten Beförderungsdokument.

4. Konkrete Schwierigkeiten aus der vor dem COTIF 1999 geltenden rechtlichen Konstruktion des RID sind im Zusammenhang mit der Beförderung bahneigener ungereinigter leerer Kesselwagen, leerer Tankcontainer sowie leerer Wagen und leerer Kleincontainer, in denen gefährliche Güter befördert worden sind, aufgetreten. Diese Beförderungen erfolgen durch die Eisenbahn ohne Abschluss eines CIM-Frachtvertrages und unterlagen somit nicht dem RID. Übergangsweise wurde dieses Problem durch eine einheitliche Zusatzbestimmung der Eisenbahnen (DCU Nr. 2 der Eisenbahnen zu Art. 28 CIM 1980) gelöst, die dem Empfänger des vorangegangenen „Volltransports“ bestimmte Verpflichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit bei anschließendem „Leertransport“ auferlegt.
5. Der CIM-Frachtvertrag beginnt mit der Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief zur Beförderung und endet mit der Ablieferung des Gutes. Die Be- und Entladetätigkeiten liegen häufig außerhalb dieses Zeitraumes, insbesondere bei der Beförderung ganzer Wagenladungen. Die typischen Gefahren im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter sind also nicht auf den Zeitraum der Dauer des Frachtvertrages beschränkt. Auch richten sich die Verpflichtungen, die sich aus dem RID ergeben, nicht nur an die Parteien des Frachtvertrages (Absender, Empfänger und Frachtführer). Ein konkretes Beispiel bilden die Regelungen betreffend Gasrückführungen (sog. Gaspandelanschlüsse), die Verpflichtungen für den Befüller und den Entlader schaffen, selbst wenn diese nicht direkt als Absender oder Empfänger am Frachtvertrag beteiligt sind.
6. In rechtstechnischer Hinsicht war das bis zum 31. Dezember 2000 geltende RID unbefriedigend: In der Regel waren die Adressaten der verschiedenen Pflichten nicht klar bezeichnet. Im Interesse der Sicherheit war es aber wünschenswert, im RID selbst größere Klarheit hinsichtlich der Personen zu schaffen, die eine Verpflichtung nach dem RID trifft.
7. Auf der Grundlage einer ausführlichen Darstellung der Bereiche, in denen die derzeitige Konzeption und Systematik des RID Schwierigkeiten bereiten, führte das Zentralamt im Jahr 1992 bei den Mitgliedstaaten eine Umfrage über ihre Haltung zu einer allfälligen Umgestaltung des RID durch. Von den insgesamt 20 Staaten, die geantwortet hatten, sprachen sich 17 für die vom Zentralamt vorgeschlagene Umgestaltung des RID aus. Auf Grund dieses Ergebnisses setzte der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (RID-Fachausschuss) bei seiner 29. Tagung (22. bis 26. März 1993) eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz Österreichs ein. Diese Arbeitsgrup-

9 Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 260 vom 30. September 2008, Seite 13.

pe konnte die zweite Lesung des vom Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Zentralamt ausgearbeiteten Grundlagenpapiers vom 10. September 1993 bei ihrer 6. Tagung (28. bis 31. Oktober 1996) abschließen. Das Ergebnis dieser Arbeiten samt erläuternden Bemerkungen wurde der 4. Generalversammlung (Athen, 8. bis 11. September 1997) als Informationsdokument AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997 vorgelegt und von dieser zur Kenntnis genommen (Schlussdokument, Ziff. 7.2).

8. Das Grundkonzept sah die Schaffung eines eigenen selbständigen Anhangs C zum COTIF (= RID) vor, wobei dieser Anhang C aus einem „juristischen“ Teil einerseits und einer „technischen“ Anlage andererseits bestehen sollte. Die technische Anlage sollte entsprechend den Ergebnissen der Arbeiten zur anwenderorientierten Umstrukturierung des RID/ADR gestaltet werden.
9. Ziel der Umstrukturierung der technischen Anlagen des RID und auch des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) war eine Vereinheitlichung des Aufbaus aller Vorschriften sowohl der verkehrsträgerübergreifenden als auch der verkehrsträgerspezifischen in einer Form, die den Benutzern das Verständnis und die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erleichtern.
10. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass es notwendig wäre, nicht nur hinsichtlich der technischen Anlagen, sondern auch hinsichtlich des juristischen Teils, insbesondere hinsichtlich der Bezeichnung der Pflichten der Beteiligten, im RID und im ADR einheitliche Bestimmungen vorzusehen. Da eine Übernahme des Inhaltes des von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten neuen Anhangs C zum COTIF in das ADR selbst zu einer ratifizierungsbedürftigen Änderung des ADR geführt hätte, unterbreitete der Vorsitzende der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im Januar 1997 entsprechende Anträge Österreichs. Sie bestanden darin, einen wesentlichen Teil der neustrukturierten juristischen Bestimmungen des vorgesehenen Anhangs C, insbesondere die Definitionen und die Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten der Beteiligten, in den nicht ratifizierungsbedürftigen allgemeinen Teil der technischen Anlagen sowohl des ADR als auch des RID zu übernehmen. Die Gemeinsame RID/ADR-Tagung (17. bis 21. März 1997) stimmte dieser Vorgangsweise grundsätzlich zu. Der Antrag Österreichs wurde an den rechtlichen Rahmen des ADR und des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie an die Struktur der Anlagen des ADR angepasst, was eine neue Redaktion der von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten RID-Texte zur Folge hatte. Diese Vorgangsweise wurde auch seitens der Europäischen Kommission unterstützt, da auf diesem Weg die neuen rechtlichen Bestimmungen und die umstrukturierten technischen Bestimmungen unverändert in die Anhänge zur RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie übernommen werden konnten.
11. Das Problem der Änderung der für das RID und das ADR gemeinsamen Bestimmungen des allgemeinen Teils der technischen Anlagen im vereinfachten Verfahren, das heißt für das RID wie bisher durch Beschlüsse des RID-Fachausschusses und für die technischen Anlagen des ADR gemäß dessen Artikel 14, stellt sich grundsätzlich für beide Regelwerke in gleicher Weise: Sofern für die Mitgliedstaaten eine Änderung dieser Bestimmungen im vereinfachten Verfahren im ADR annehmbar ist, sollte dies auch hinsichtlich der parallelen Bestimmungen des RID möglich sein.

12. Die vom ursprünglichen Entwurf der Arbeitsgruppe für einen neuen Anhang C (Dok. AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997) übrig gebliebenen juristischen Bestimmungen allgemeinen Charakters wurden vom Revisionsausschuss bei seiner 17. Tagung (4. Mai 1998) geprüft und, da das Quorum nicht erreicht war (18 der 39 Mitgliedstaaten der OTIF waren vertreten), zunächst indikativ angenommen. Diese Bestimmungen stellen inhaltlich das absolute Minimum dar, um der „technischen“ Anlage zum Anhang C eine rechtliche Grundlage zu geben.
13. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 19. Tagung im Rahmen der Beratungen zum COTIF-Grundübereinkommen, dass der RID-Fachausschuss nicht nur zur Entscheidung über die „technische“ Anlage zum Anhang C, sondern auch zur Entscheidung über Anträge zur Änderung des Anhangs C selbst zuständig sein soll (Niederschrift, S. 77). Dies ist nicht ohne Bedeutung im Hinblick auf Artikel 2 (Freistellungen) (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 2). Der vom Revisionsausschuss angenommene Text sieht allerdings vor, dass ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen kann, dass Änderungsanträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden (Art. 33 § 5 COTIF). Siehe auch Bemerkung unter Ziffer 19.
14. Bei seiner 20. Tagung (1. September 1998) konnte der Revisionsausschuss die Beratungen zum neuen Anhang C (RID – ohne „technische“ Anlage) in zweiter Lesung mit dem erforderlichen Quorum abschließen.
15. Trotz der grundsätzlichen Zustimmung der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im März 1997, die Begriffsbestimmungen und die Pflichten der einzelnen an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in den sogenannten technischen Anlagen des RID und des ADR festzulegen (s. Ziff. 10), wurden die von der Arbeitsgruppe diesbezüglich ausgearbeiteten Texte immer wieder in Frage gestellt (s. die Berichte über folgende Tagungen: Gemeinsame RID/ADR-Tagung, September 1997, Zeitschrift 1997 S. 336; 9. Tagung der Arbeitsgruppe, Oktober 1997, Zeitschrift 1997, S. 338; 10. Tagung der Arbeitsgruppe, Januar 1998, Zeitschrift 1998, S. 41; Gemeinsame RID/ADR-Tagung, März 1998, Zeitschrift 1998, S. 80; 11. Tagung der Arbeitsgruppe, 19. Mai 1998, Zeitschrift 1998, S. 148). Schließlich wurden die entsprechenden Texte – vorbehaltlich einiger weniger offener Punkte – im Teil 1 der Anlagen zum RID und zum ADR bei der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung im September 1998 angenommen. Die offenen Punkte, insbesondere die endgültige Festlegung der Pflichten einzelner Beteiligter waren noch Gegenstand von Beratungen in verschiedenen weiteren Arbeitsgruppen. Alle Texte mussten noch vom RID-Fachausschuss – und für das ADR vom zuständigen Gremium der UNECE – formell beschlossen werden.
16. Die anwenderorientierte Umstrukturierung der technischen Anlage verursachte einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Soweit die „technische“ Anlage Bestimmungen enthält, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des RID-Fachausschusses fällt, hatten diese Arbeiten keinen Einfluss auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung. Da die gesamten Arbeiten an der Umstrukturierung der Anlage zum Anhang C erst nach der 5. Generalversammlung endgültig abgeschlossen waren, aber auch wegen des Umfangs der Texte dieser Anlage wurde dieselbe

rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980.

17. Es wurde angestrebt, die Arbeiten an der anwenderorientierten Umstrukturierung der „technischen“ Anlage zum Anhang C – nach insgesamt 15 einwöchigen Tagungen der zur Umstrukturierung eingesetzten Arbeitsgruppe – bis Ende 1999 abzuschließen, um den vorgesehenen Inkrafttretenstermin 1. Januar 2001 einhalten zu können. Dieser Termin war auch für die Änderungen des ADR von der UNECE und für die des IMDG-Code auch von der IMO vorgesehen.
18. Die 5. Generalversammlung (26. Mai bis 3. Juni 1999) nahm die vom Revisionsausschuss beschlossenen Texte ohne Änderung einstimmig an (Niederschrift S. 182/183).
19. In Zusammenhang mit der von der 5. Generalversammlung bestätigten „Vollkompetenz“ des RID-Fachausschusses für Änderungen des gesamten Anhangs C ist die Anregung Belgiens, des CIT und der UIC zu Händen der 5. Generalversammlung von Interesse, wonach „Haftungsfragen des künftigen RID in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und nicht des RID-Fachausschusses gehören“. Das Zentralamt hatte stets die Auffassung vertreten, dass Rechtsfragen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses gehören sollten, die Mehrheit der Mitgliedstaaten jedoch nicht überzeugen können (im Einzelnen s. Dokument AG 5/3.16 vom 1. Mai 1999).
20. Der RID-Fachausschuss hat bei seiner 47. Tagung (Sofia, 16. bis 20. November 2009) und 48. Tagung (Bern, 19. und 20. Mai 2010) Änderungen zu den Artikeln 1, 3 und 5 des Anhangs C beschlossen, deren Notwendigkeit sich einerseits aus dem mit Wirkung vom 1. Februar 2010 erfolgten Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF und andererseits aus Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck sowie in und auf Fahrzeugen ergab; (siehe die in den Erläuternden Bemerkungen zu den betreffenden Artikeln vorgenommenen Ergänzungen).

Im Einzelnen

Artikel 1 Anwendungsbereich

1. Das Element „internationale“ wurde nicht definiert. Erforderlich ist jedenfalls, dass die Beförderung über das Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten führen soll. Im Übrigen ist die Anwendbarkeit des RID nicht davon abhängig, ob die Beförderung den ER CIM unterliegt (s. Ziff. 3-5 der allgemeinen Bemerkungen).
2. Zusätzlich zum eigentlichen Beförderungsvorgang schließt der Anwendungsbereich auch alle mit der Beförderung verbundenen und daher in der Anlage geregelten Tätigkeiten ein, insbesondere das Ein- und Ausladen der gefährlichen Güter. Der Begriff der „Beförderung“ wird im Teil 1 der Anlage, Allgemeine Vorschriften, materiell und unabhängig vom Beförderungsvertrag definiert, und zwar als Ortsveränderung der gefährlichen Güter einschließlich der transportbedingten Aufenthalte und einschließlich des verkehrsbedingten Verweilens der gefährlichen Güter in den Wa-

gen, Tanks und Containern vor, während und nach der Ortsveränderung. Der Begriff der „Beförderung“ schließt auch das zeitweilige Abstellen gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) ein.

3. § 1 Buchst. b) regelt vor allem das Problem der ergänzenden Beförderungen auf Seestrecken. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Beförderung von Kesselwagen auf Fährschiffen in der Ostsee. In jedem Falle gelten bei ergänzenden Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern, auch wenn ein einziger Beförderungsvertrag vorliegt, das ADR und das ADN für den Beförderungsvorgang mit dem jeweiligen Verkehrsträger.
4. Der IMDG-Code enthält derzeit keine Sonderbestimmungen für die vorgenannten Beförderungen von Kesselwagen. Das sogenannte „Memorandum of Understanding“ enthält Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Ostsee.
5. Sofern der IMDG-Code in Hinkunft nicht besondere Regelungen für die genannten Seebeförderungen von Eisenbahnwagen schafft – was kaum zu erwarten ist –, bedarf es einer rechtlichen Regelung, für die sich die Anlage zum Anhang C anbietet. Seit 1. Januar 2004 ist der IMDG-Code ein verbindlicher Bestandteil des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und somit zwingendes Völkerrecht. Sonderbestimmungen des RID dürfen daher nicht mit diesen seerechtlichen Bestimmungen im Widerspruch stehen, könnten sie aber ergänzen. Der vom Revisionsausschuss angenommene Text enthält daher – gerade im Hinblick auf das künftige Seerecht – einen Vorbehalt betreffend die für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 2/3).
- 5a. Mit der den Mitgliedstaaten durch Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF 1999 eingeräumten Möglichkeit der Abgabe von Erklärungen, bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden, ergab sich die Notwendigkeit, in den Bestimmungen bestimmter Anhänge Mitgliedstaaten, die diesen Anhang anwenden, von Mitgliedstaaten, die eine Erklärung der Nichtanwendung dieses Anhangs abgegeben haben, zu unterscheiden. In den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) wurde zu diesem Zweck ein spezieller Begriff „Vertragsstaat“ eingeführt, der einen Mitgliedstaat bedeutet, der keine Erklärung der Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben hat. Da die Russische Föderation mit Wirkung vom 1. Februar 2010 der OTIF unter Abgabe einer Erklärung der Nichtanwendung des Anhangs C (RID) beigetreten ist und somit auch das RID nicht für alle Mitgliedstaaten der OTIF anwendbar ist, ergab sich nunmehr für das RID ebenfalls die Notwendigkeit der Unterscheidung. Analog zu APTU und ATMF wurde somit ein Begriff „RID-Vertragsstaat“ definiert (siehe Erläuterungen zu Artikel 1bis) und in Buchstabe a „Mitgliedstaaten“ durch „RID-Vertragsstaaten“ ersetzt.
6. § 2 enthält, in Anlehnung an ähnliche Formulierungen im ADR und ADN sowie in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU, das Verbot, gefährliche Güter, deren Beförderung durch das RID ausgeschlossen ist, international mit der Eisenbahn zu befördern. Diese Feststellung dient der Rechtsklarheit.

Artikel 1bis Begriffsbestimmungen

Dieser Artikel enthält die neue Begriffsbestimmung „RID-Vertragsstaat“. Zur Begründung siehe Punkt 5a der Bemerkungen zu Artikel 1.

Artikel 2 Freistellungen

1. Diese Bestimmung stellt ebenso wie die analoge Bestimmung im ADN klar, dass die technische Anlage Freistellungsfälle festlegen kann. Solche Vorschriften finden sich im Abschnitt 1.1.3 des RID. Gemäß diesem Abschnitt sind unter anderem folgende Beförderungen von der Anwendung des RID ausgenommen:
 - a) Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern diese Güter einzelhandelsgerecht abgepackt sind und für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit und Sport bestimmt sind;
 - b) Beförderungen von im RID nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten;
 - c) Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden, wie Lieferungen für Baustellen im Hoch- und Tiefbau oder für Messungen, Reparatur- und Wartungsarbeiten, in beschränkten Mengen;
 - d) Beförderungen, die von den für Notfallmaßnahmen zuständigen Behörden (z.B. Polizei und Feuerwehr) oder unter deren Überwachung durchgeführt werden;
 - e) Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt, vorausgesetzt, es werden alle Maßnahmen zur völlig sicheren Durchführung dieser Beförderungen getroffen.
2. Der Revisionsausschuss verzichtete im Text des Anhangs C selbst auf eine limitative Aufzählung der Typen von Beförderungen, die freigestellt werden können, und legte statt dessen Wert darauf, den Grundsatz festzuschreiben, dass Freistellungen nur zulässig sind, wenn die Sicherheit der Beförderung gewährleistet ist (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 3-5).

Artikel 3 Einschränkungen

1. Ähnlich wie Artikel 4 Abs. 1 ADR und Artikel 6 ADN sowie die analogen Bestimmungen in der RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie der EU bestimmt auch das RID, dass das Recht jedes RID-Vertragsstaates gewahrt bleibt, internationale Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zu regeln oder zu verbieten, wenn dies aus anderen

Gründen als denen der Beförderungssicherheit, soweit sie nicht schon durch die Bestimmungen der Anlage gewährleistet werden soll, geschieht.

2. Zur Begründung, weshalb „Mitgliedstaat“ in „RID-Vertragstaat“ geändert wurde, siehe Punkt 5a der Bemerkungen zu Artikel 1.

Artikel 4 Andere Vorschriften

Wegen des Wegfalls der rechtlichen Verknüpfung von RID und ER CIM hielten es die Arbeitsgruppe und der Revisionsausschuss für notwendig, ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass außer dem RID jeweils auch die allgemein geltenden Vorschriften über Eisenbahnbeförderungen anzuwenden sind. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 ADR und Artikel 9 ADN.

Artikel 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen

1. Da nach den Beschlüssen des Revisionsausschusses und der 5. Generalversammlung betreffend die ER CIM die bisherige Anlage IV (RIEx) zu den ER CIM 1980 entfallen ist, war es notwendig, diese Beförderungsart, für die es im RID besondere Vorschriften gibt und geben wird, im „juristischen“ Teil des RID zu erwähnen. Es handelt sich um Beförderungen, bei denen ausnahmsweise gefährliche Güter in kleineren Mengen in Personenzügen statt in Güterzügen befördert werden dürfen.
2. Das in Artikel 18 CIV 1980 enthaltene Verbot der Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen als Reisegepäck stand in engem Zusammenhang mit der Beförderungspflicht gemäß Artikel 4 CIV 1980. Das Beförderungsverbot hinsichtlich gefährlicher Güter war in der CIV 1980 wesentlich allgemeiner gefasst als die Bestimmungen des RID.
3. Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) gemäß Artikel 12 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung stellt eine praktisch notwendige Ausnahme vom Gebot dar, gefährliche Güter nur in Güterzügen zu befördern.
4. Artikel 12 § 4 in Verbindung mit Artikel 14 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung verpflichtet den Reisenden, die entsprechenden Bestimmungen des RID einzuhalten. Er haftet dem Beförderer für jeden Schaden, der sich aus der Nichtbeachtung dieser Verpflichtung ergibt (s. Bemerkungen zu Art. 12 und 53 CIV, Dok. AG 5/3.4 vom 15. Februar 1999). Das Problem, wie diese Gefahrgutvorschriften den Reisenden am besten bekannt gemacht werden können, z.B. in Form von Anschlägen in den Bahnhöfen oder Merkblättern, ist von der Frage der Rechtsgrundlage selbst zu unterscheiden. Einer entsprechenden leicht verständlichen und allgemein zugänglichen Darstellung wird dabei besondere Bedeutung zukommen.

5. Artikel 5 enthält den allgemeinen Grundsatz, dass solche Beförderungen nur unter den besonderen Bedingungen des RID zulässig sind. Die Einzelheiten hinsichtlich der Menge, der Verpackungen, der Aufschriften usw. sowie Sondervorschriften für gefährliche Güter, die beispielsweise im Zusammenhang mit einer medizinischen Behandlung verwendet werden (z.B. Gasflaschen), sind in der Anlage zum RID zu regeln.
6. Die Änderung in der Überschrift des Artikels von „in Kraftfahrzeugen“ auf „in oder auf Fahrzeugen“ erfolgte in Anpassung an die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchst. d CIV und an Artikel 12 § 4 CIV.
7. Die Änderungen in § 1 Buchst. b erfolgten in Anpassung an Artikel 12 § 4 CIV und stellen das Verhältnis zu dieser Bestimmung klar.
8. Der neue Wortlaut von § 2 wurde an Artikel 12 § 4 CIV angepasst, wo der Reisende nicht als Adressat aufscheint.

Artikel 6

Anlage

Diese Bestimmung dient der Rechtsklarheit und ermöglicht redaktionelle Vereinfachungen (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 7).