



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2009

117. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Russische Föderation, S. 53
Montenegro, S. 53

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 54

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIM, S. 54

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 54

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

112. Tagung – Bern, 25./26.11.2009 – S. 55

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 55

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

87. Tagung – Genf, 2.-6.11.2009 – S. 55

RID-Fachausschuss

47. Tagung – Sofia, 16.-20.11.2009 – S. 57

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

36. Tagung – Genf, 30.11.- 9.12.2009 – S. 58

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

3. Tagung – Bern, 1./2.10.2009 – S. 61

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr – 63. Tagung – Genf, 18.-
20.11.2009 – S. 62

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ –
52. Tagung – Genf, 12./13.10.2009 – S. 63

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)

Koordinationsrat des Transitverkehrs – 4. Tagung – Astana,
6.11.2009 – S. 64

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Workshop über einen integrierten Ansatz zur Sicherung der
Lieferkette für die Mittelmeerregion – Malta, 16.-17.12.2009 –
S. 64

Rechtssprechung

Cour d'Appel von Rouen – Urteil vom 17.6.2008 – Haftung bei
Tötung und Verletzung von Reisenden – Verschulden des
Reisenden (Landesrecht) – S. 65

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische
Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und
internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform,
24. (August 2009) und 25. Ergänzungslieferung (Oktober 2009),
S. 66

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
Gryphenhübelweg 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

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Sekretariat der OTIF gefertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Russische Föderation

Am 21. August 2009 hatte die Regierung der Russischen Föderation einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. In seiner Eigenschaft als Depositar des Übereinkommens hatte der Generalsekretär den Mitgliedstaaten der OTIF diesen Beitrittsantrag zur Kenntnis gebracht (s. Zeitschrift 3/2009, S. 33). Die Frist, in der die Mitgliedsstaaten Einsprüche gemäß Artikel 37 § 3 COTIF erheben konnten, ist am 27. November 2009 abgelaufen, ohne dass ein Einspruch erhoben wurde.

Damit ist dieser Beitrittsantrag, der Vorbehalte gemäß Artikel 28 § 3 (Schiedsgerichtsbarkeit) und 42 § 1 Satz 1 COTIF bezüglich der Anhänge A, C, D, E, F und G sowie einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIM enthält, rechtsverbindlich angenommen.

Der Beitritt wird gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. Februar 2010 wirksam. An diesem Tag treten das COTIF und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM für die Russische Föderation in Kraft. Die Russische Föderation wird zum 44. Mitgliedstaat der OTIF.

Auf der Homepage der OTIF finden sich eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF¹ einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen².

Montenegro

Am 21. Dezember 2009 hat die Regierung Montenegros einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. Der Generalsekretär hat als Depositar des Übereinkommens den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 20. Januar 2010 zur Kenntnis gebracht.

Der Beitrittsantrag ist drei Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 20. April 2010, wenn nicht fünf Mitgliedstaaten der OTIF Einspruch erheben. Der Beitritt wird dann am ersten Tage des dritten Monats wirksam, nachdem der

¹ http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen – Übereinkommen – COTIF (3.6.1999) – Depositar (Generalsekretär) (Art. 36 COTIF) – Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten

² http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen – Übereinkommen – COTIF (3.6.1999) – Erklärungen und Vorbehalte

Generalsekretär den Mitgliedstaaten die rechtsverbindliche Annahme des Beitrittsantrags mitgeteilt hat.

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 10 vom 1. Dezember 2009

Abschnitt „Deutschland“

Änderung betreffend folgende Schifffahrtslinien:

Dagebüll – Amrum, Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH (DE-25938 Nordseebad Wyk auf Föhr) und

Hamburg – Helgoland (27.03-24.10), FRS Helgoline GmbH & Co. KG (Postfach 26 26, DE-24916 Flensburg).

Infolge dieser Änderungen wird der Abschnitt neu herausgegeben.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 §§ 1, 3-5.

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 6 vom 30. November 2009

Abschnitte „Russland“ und „Deutschland“

Russland ließ anlässlich seines Beitritts zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit Einverständnis Deutschlands folgende Fahrverbindungen eintragen:

1. Ust-Luga – Sassnitz
2. Baltijsk – Sassnitz

Beide werden von der Baltic Shipping Co Ltd., Birzevoy per. 6/A, RU - 199004 St. Petersburg betrieben und unterstehen dem besonderen Regime des Artikels 38 CIM.

Infolge dieser Eintragung und der von Deutschland mit Einverständnis Russlands erfolgten Eintragung der von der DFDS A/S (Sundkrogsgade, DK-2199 Copenhagen) betriebenen Fährlinie Sassnitz/Mukran – Baltijsk³ wird zusammen mit dem neuen Abschnitt Russland auch der entsprechend angepasste Abschnitt Deutschland neu herausgegeben.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 §§ 1, 3-5.

Abschnitte „Deutschland“ und „Schweiz“

Eine von Deutschland mitgeteilte Anpassung der Bezeichnung einer Schifffahrtsgesellschaft, die zwischen Deutschland und der Schweiz auf dem Bodensee verkehrt, wird in den neu herausgegebenen Abschnitten berücksichtigt.

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 5 vom 30. November 2009

Abschnitt „Russland“

Da Russland dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) mit Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIM beitrifft, wird ein neuer Abschnitt „Russland“ in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM gemäß Artikel 24 § 2 COTIF aufgenommen. Das COTIF und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM treten für Russland am 1. Februar 2009 in Kraft.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

³ Diese Fährlinie war bisher nur für die Zwecke der Anwendung des Artikels 1 § 2 CIM im Abschnitt „Deutschland“ eingetragen

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

112. Tagung

Bern, 25./26. November 2009

Der Verwaltungsausschuss in der neuen, von der 9. Generalversammlung für die Amtszeit vom 1. Oktober 2009 bis 30. September 2012 festgelegten Zusammensetzung (s. Zeitschrift 3/2009, S. 36), ist in Bern am 25. und 26. November 2009 unter dem Vorsitz von Herrn Petr Stejskal (Tschechische Republik) zusammengetreten.

Er genehmigte das Arbeitsprogramm 2010/2011 sowie den Voranschlag für 2010 und den vorläufigen Voranschlag für 2011.

Darüber hinaus beschloss er bezüglich des Verfahrens zur Bezeichnung der Delegierten im Ausschuss den Status quo beizubehalten. Daher verzichtete er darauf, seine Geschäftsordnung diesbezüglich zu ändern.

Die 113. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 2. und 3. Juni 2010 in Bern stattfinden.
(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n°3288/2009, p. 572/573 – Faute inexcusable. Ainsi soit-elle ! (M. Tilche)

Idem, n° 3294/2009, p. 669/670 – Force majeure. Au pays de la grève (B. Colette)

Idem, n° 3295/2009, p. 688/689 – Prescription. Incidence de la fraude (M. Tilche)

Idem, n° 3296/2009, p. 700/701 – Transport aérien des voyageurs. La barre des trois heures (B. Colette)

Idem, n° 3298/2009, p. 731/732 – Transport/ Commission. Requiem pour une faute lourde... ; p. 734/735 – Emballage. Responsabilité du chargeur (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 7/2009, 8/2009

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 146/2009, Beilage Container, S. 14 – Rotterdam Rules. Kein Schreckgespenst. Risikomanagement gewinnt an Bedeutung (E. Boecker)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports, Rouen, N° 59/2009, p. 2-7 – Les perspectives d'amélioration de régime juridique de l'intermodalité (I. Bon-Garcin)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2009, S. 389-393 – Multimodaltransport, bekannter Schadensort und § 452d Abs. 3 HGB (P. Bydlinski)

Idem, Nr. 11-12/2009, S. 51-461 – Der Unterfrachtführer als Schuldner und Gläubiger (I. Koller)

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

87. Tagung

Genf, 2.-6. November 2009

In der Zeit vom 2. bis 6. November 2009 fand in Genf die 87. Tagung der WP.15 statt, an der 22 Staaten, die Europäische Kommission sowie 7 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren.

Interpretation des ADR

Polen hatte in einem informellen Dokument darauf hingewiesen, dass die Vorschriften des Abschnitts 8.1.4 ADR betreffend die in Beförderungseinheiten mitzuführende Feuerlöschschrüstung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich interpretiert werden. Verschiedene Mitgliedstaaten würden die Vorschrift des Unterabschnitts 8.1.4.1 c) ADR nicht anwenden, wonach das Fassungsvermögen des für die Bekämpfung eines Motorbrandes oder des Fahrerhauses vorgesehenen Feuerlöschers von dem in Abhängigkeit von der

höchstzulässigen Masse der Beförderungseinheit festgelegten gesamten Mindestfassungsvermögen der zusätzlichen Feuerlöscher abgezogen werden darf. Die WP.15 bekräftigte, dass das in Unterabschnitt 8.1.4.1 b) festgelegte gesamte Mindestfassungsvermögen unabhängig von der Anzahl der Feuerlöscher gilt und in jedem Fall auch das Fassungsvermögen des für die Bekämpfung eines Motorbrandes oder des Fahrerhauses vorgesehenen Feuerlöschers umfasst. Es wurde jedoch eingeräumt, dass die Redaktion des Unterabschnitts 8.1.4.1 in Zukunft verbessert werden könnte, um unterschiedliche Interpretationen auszuschließen.

Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Die WP.15 nahm die von der Gemeinsamen Tagung im März und im September 2009 beschlossenen Änderungen an, wobei sie insbesondere die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 16. Ausgabe der UN-Modellvorschriften vorgeschlagenen Tunnelbeschränkungs-codes für neu aufgenommene UN-Nummern und für UN-Nummern, deren Klassifizierung geändert wurde, überprüfte.

Darüber hinaus nahm sie verschiedene Korrekturen an den Texten vor und formulierte Übergangsvorschriften, die sie im Zusammenhang mit der Aufnahme neuer Bestimmungen für erforderlich hielt. Diese zusätzlichen Änderungen wurden im Nachgang auch vom RID-Fachausschuss angenommen.

Verschiedene Punkte konnten jedoch von der WP.15 nicht gelöst werden und wurden der Gemeinsamen Tagung übertragen, die sich damit in ihrer Frühjahrs-sitzung 2010 befassen wird. Diese wenigen offenen Fragen werden von der WP.15 und dem RID-Fachausschuss im Mai 2010 verabschiedet, damit sie ebenfalls noch in die Ausgaben 2011 des RID, des ADR und des ADN aufgenommen werden können.

Schulungsbescheinigung für die Führer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter

Bereits bei der 86. Tagung der WP.15 (Genf, 5. bis 8. Mai 2009) wurden verschiedene Änderungen in den Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung in Kapitel 8.2 ADR beschlossen. Insbesondere war dabei noch die Frage der Geltungsdauer der Schulungsbescheinigung in den verschiedenen möglichen Fällen offen geblieben, die im Rahmen einer Korrespondenz-Arbeitsgruppe unter der Leitung der Vertreterin Irlands gelöst werden sollte (siehe Zeitschrift 2/2009, S. 18).

Die WP.15 nahm den Grundsatz an, dass eine Ausdehnung des Geltungsbereichs der Schulungsbescheinigung

durch den Besuch von Aufbaukursen und das Bestehen von Aufbauprüfungen nicht zu einer Veränderung der Geltungsdauer der bisherigen Schulungsbescheinigung führt. Die neu auszustellende Schulungsbescheinigung, welche den erfolgreichen Abschluss einer Aufbauprüfung bestätigt, muss daher mit demselben Ablaufdatum versehen sein wie die ursprüngliche Bescheinigung für die Basisschulung.

Die WP.15 einigte sich auch darauf, die Dauer der Auffrischungsschulungen anzupassen und bei Einzelkursen die Hälfte der Dauer vorzuschreiben, die für die entsprechenden Ersts Schulungen des Basiskurses oder des Aufbaukurses gefordert sind. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit aufgenommen, dass ein Fahrzeugführer anstelle eines Auffrischkurses und einer Auffrischungsprüfung auch einen Basiskurs besuchen und eine Basisprüfung ablegen kann.

Auf Antrag des Vereinigten Königreichs wurde schließlich noch eine Übergangsvorschrift aufgenommen, die eine Weiterverwendung des bisherigen Musters der Schulungsbescheinigung bis 31. Dezember 2012 zulässt. Darüber hinaus dürfen diese Schulungsbescheinigungen bis zum Ablauf ihrer fünfjährigen Geltungsdauer weiter verwendet werden.

Die Behandlung weiterer Änderungen zu Kapitel 8.2, die von der Vertreterin Schwedens in einem informellen Dokument vorgeschlagen wurden, wurde auf die nächste Tagung verschoben.

Schriftliche Weisungen

Der Vertreter des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) hatte in einem Dokument verschiedene Änderungsvorschläge zum Muster der schriftlichen Weisungen zusammengestellt, die in erster Linie eine vollständige Darstellung der Gefahren der einzelnen Klassen und die Aufnahme der Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe und für in erwärmtem Zustand beförderte Stoffe zum Ziel haben.

Diese Änderungsvorschläge wurden mit verschiedenen Anpassungen angenommen. Mehrere Delegationen bedauerten jedoch die Tatsache, dass die schriftlichen Weisungen nur wenige Monate nach ihrem Inkrafttreten erneut geändert würden, und unterstrichen, dass eine regelmäßige Änderung nicht wünschenswert sei.

Tunnelbeschränkungen

Mehrere europäische Verbände wiesen in einem informellen Dokument darauf hin, dass die Übergangsvorschrift für die Anwendung nationaler Vorschriften

für Tunnelbeschränkungen am 31. Dezember 2009 ausläuft. Gemäß Absatz 1.9.5.3.7 ADR müssen die ADR-Vertragsparteien dem Sekretariat der UNECE Tunnelbeschränkungen nach Abschnitt 1.9.5 mitteilen, damit diese auf der Website der UNECE veröffentlicht werden können. Allerdings seien unter http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm bisher nur wenige Beschränkungen eingestellt.

Die Mitgliedstaaten wurden daran erinnert, diese für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße äußerst wichtigen Informationen möglichst schnell dem Sekretariat mitzuteilen, damit sie vor dem 31. Dezember 2009 auf der Website der UNECE veröffentlicht werden können.

Nächste Tagung

Die 88. Tagung der WP.15 wird vom 3. bis 7. Mai 2010 in Genf stattfinden.

RID-Fachausschuss

47. Tagung

Sofia, 16.-20. November 2009

In der Zeit vom 16. bis 20. November 2009 fand in Sofia unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) die 47. Tagung des RID-Fachausschusses statt. Von den 43 Mitgliedstaaten der OTIF waren 17 Staaten vertreten.

Im Vordergrund stand dabei wie bei der 86. Tagung der WP.15, die zwei Wochen zuvor in Genf stattfand, die Harmonisierung mit der 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Verabschiedung der weiteren von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2008 und 2009 angenommenen Änderungen.

Übergangsvorschriften

Der RID-Fachausschuss beschloss, die Änderungen zum 1. Januar 2011 mit einer allgemeinen Übergangsfrist von sechs Monaten in Kraft zu setzen.

Im Zusammenhang mit der Streichung von abgelaufenen Übergangsvorschriften stellte der RID-Fachausschuss erneut fest, dass aus zahlreichen Übergangsvorschriften nicht klar hervorgeht, von welchen Bauvorschriften abgewichen werden darf. Diese Unschärfe führt dazu, dass diese Tanks nicht einmal den später eingeführten

Kennzeichnungsvorschriften entsprechen müssen, während bei den übrigen Tanks eine Nachkennzeichnung im Rahmen der nächsten Prüfung vorgeschrieben wird. Der RID-Fachausschuss richtete deshalb an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung die Bitte, sich mit dieser Frage zu befassen.

Darüber hinaus wurde die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses mit der Prüfung beauftragt, ob die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.1, 1.6.3.3 und 1.6.3.4, die für vor dem 1. Januar 1978 bzw. vor dem 1. Januar 1988 gebaute Kesselwagen gelten, weiterhin erforderlich sind.

Kennzeichnungen im Huckepackverkehr

Der letzten Tagung des RID-Fachausschusses war ein von einer informellen Arbeitsgruppe vorbereiteter Antrag für vereinfachte Kennzeichnungen im Huckepackverkehr vorgelegt worden. Der RID-Fachausschuss hatte dabei bereits den Grundsatzbeschluss gefasst, grundsätzlich auf das Anbringen von orangefarbenen Tafeln 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 (Placards) versehen sind, und zwar auch in den Fällen, in denen das ADR nur eine Kennzeichnung der Front- und der Heckseite der Beförderungseinheit vorsieht (siehe Zeitschrift 4/2008, S. 42).

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 gefordert.

Ein Antrag Belgiens, diese orangefarbene Kennzeichnung an der Frontseite des Anhängers auch bei Tankanhängern oder bei Anhängern für die Beförderung in loser Schüttung zu fordern, wurde abgelehnt, weil bei dieser Beförderungsart die Längsseiten der Anhänger in jedem Fall mit Großzetteln (Placards) versehen sind.

In diesem Zusammenhang nahm der RID-Fachausschuss auch von einem Antrag Schwedens für die WP.15 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 kann.

Einführung von schriftlichen Weisungen im RID

Bereits bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, im RID auf der Basis der Regelungen im ADR und ADN schriftliche Weisungen für den Triebfahrzeugführer vorzusehen (siehe Zeitschrift 4/2008, S. 42). Deutschland hatte es übernommen, den ursprünglichen Antrag zu überarbeiten und dabei insbesondere auf Konfliktfreiheit mit der 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 zu achten.

Dieser überarbeitete Antrag wurde vom RID-Fachausschuss nochmals im Detail geprüft, wobei auch darauf geachtet wurde, die Terminologie weitestgehend an die einschlägigen europäischen Richtlinien anzupassen.

Darüber hinaus wurden auch die vom Europäischen Rat der chemischen Industrie (CEFIC) bei der letzten Tagung der WP.15 vorgeschlagenen Änderungen zum ADR-Muster der schriftlichen Weisungen berücksichtigt.

Insbesondere die Seiten 2 und 3 des vierseitigen RID-Musters der schriftlichen Weisungen (Gefahreigenschaften der gefährlichen Güter) sind nun nahezu deckungsgleich mit den entsprechenden Seiten des ADR-Musters, mit der Ausnahme, dass der Triebfahrzeugführer keine Maßnahmen zum Schutz der Umwelt oder der Kanalisation treffen muss.

Entgleisungsdetektion

Bei der 45. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) wurde der vorläufige Beschluss gefasst, in die RID-Ausgabe 2011 Vorschriften für die Ausrüstung von Kesselwagen zur Beförderung bestimmter sehr gefährlicher Stoffe mit Entgleisungsdetektoren aufzunehmen. Dieser 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 Umge-

bungstemperaturen zu nutzen (s. Zeitschrift 4/2007, S. 76-79).

Diese Folgenabschätzung der ERA wurde dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission mit der Empfehlung zugeleitet, diese Ausrüstungsvorschrift nicht anzunehmen. Dies führte in der Folge zu einer gemeinsamen Sitzung des Gefahrgutregelungsausschusses und des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission und zu einem Standpunkt der Gemeinschaft, der darin besteht, die Vorschriften für die Entgleisungsdetektion erst in die 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 Fehlauslösungen und Zwangsbremungen 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.

Nächste Tagung

Die 49. Tagung des RID-Fachausschusses wird am 19. und 20. Mai 2010 in Bern tagen, um letzte Änderungen für die RID-Ausgabe 2011 zu beschließen.

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

36. Tagung

Genf, 30. November-9. Dezember 2009

In der Zeit vom 30. November bis 9. Dezember 2009 hat unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) die 36. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter stattgefunden, bei der 22 Staaten und 30 Nichtregierungsorganisationen

vertreten waren. Dies war die zweite Sitzung des Bienniums 2009/2010, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung in die Ausgabe 2013 des RID/ADR/ADN übernommen werden.

Freigestellte Mengen

Der Internationale Verband der chemischen Industrie (ICCA) stellte fest, dass für die Beförderung von in freigestellten Mengen verpackten gefährlichen Gütern Chlorsilanen der Klasse 4.3 der Code E 0, Chlorsilanen der Klassen 3 und 8 jedoch der Code E 2 und Chlorsilanen der Klasse 6.1 der Code E 4 zugeordnet ist. Auf Antrag des ICCA beschloss der UN-Expertenunterausschuss, allen Chlorsilanen den Code E 0 zuzuordnen und damit die Beförderung in freigestellten Mengen auszuschließen, wie dies im Übrigen bereits für die Beförderung in begrenzten Mengen der Fall ist.

Verträglichkeit von Gasen mit den Werkstoffen der Druckgefäße

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs stellte einen möglichen Konflikt zwischen den in der Verpackungsanweisung P 200 in Bezug genommenen Normen ISO 11114-1:1997 und ISO 11114-2:2000 und den Vorschriften der UN-Empfehlungen fest. Während die genannten Normen bezüglich der Verwendung von Druckgefäßen aus Aluminiumlegierungen lediglich eine Leitlinie darstellen, wird in den UN-Empfehlungen in der Sondervorschrift für die Verpackung "a" festgelegt, dass solche Druckgefäße für bestimmte Gase nicht verwendet werden dürfen.

Der vom Vereinigten Königreich unterbreitete Vorschlag, im Zusammenhang mit der Werkstoffverträglichkeit den Verweis auf die oben genannten Normen zu streichen, wurde vom UN-Expertenunterausschuss angenommen. Die Zuordnung der Sondervorschrift für die Verpackung "a" zu weiteren Gasen in den Tabellen 2 und 3 in der Verpackungsanweisung P 200 wurde vorläufig in eckige Klammern gesetzt, weil die Norm ISO 11114-1 momentan überarbeitet wird und bereits für weitere Gase eine Unverträglichkeit mit Aluminiumlegierungen festgestellt wurde.

Anweisungen für ortsbewegliche Tanks

Auf Antrag des Vertreters der Vereinigten Staaten von Amerika wurden die Anweisungen für ortsbewegliche Tanks für flüssige Stoffe der Klasse 4.3 in den Fällen, in denen sie nicht nach den Richtlinien für die Entwicklung der UN-Modellvorschriften (Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations) zugeordnet wurden, geändert. Die Indus-

trievertreter wurden aufgefordert zu prüfen, ob diese Änderungen Übergangsvorschriften erforderlich machen.

In einem informellen Dokument wies der Vertreter der USA auch darauf hin, dass bei verschiedenen Stoffen der Klasse 4.3 (UN 1389, 1392, 1411, 1420, 1421 und 1928) eine zusätzliche Gefahr dadurch entsteht, dass sich die in Berührung mit Wasser entwickelnden entzündbaren Gase durch die entstehende Reaktionswärme entzünden können. Während diese Stoffe in Europa und Nordamerika in Tanks befördert werden dürfen, ist eine Beförderung in ortsbeweglichen Tanks momentan ausgeschlossen. Verschiedene Experten vertraten die Ansicht, dass dieses Verbot der Beförderung in ortsbeweglichen Tanks aufrecht erhalten bleiben sollte, andere Experten waren hingegen der Meinung, dass diese Stoffe in ortsbeweglichen Tanks T 21 sicher befördert werden könnten. Der Vertreter der USA wird für die nächste Tagung einen offiziellen Antrag unterbreiten.

Sondervorschrift 274

Der europäische Verband der chemischen Industrie (CEFIC) hatte im vergangenen Biennium große Anstrengungen unternommen, die Zuordnung der Sondervorschrift 274 (Angabe der technischen Benennung im Beförderungspapier) weltweit zu harmonisieren. Bei einer letzten Überprüfung war aufgefallen, dass diese Harmonisierung lediglich bei zwei UN-Nummern noch nicht erzielt werden konnte. Der UN-Expertenunterausschuss nahm den Antrag an, die Sondervorschrift der UN-Nummer 1707 zuzuordnen und bei der UN-Nummer 2571 zu streichen, um den Kriterien für die Zuordnung dieser Sondervorschrift zu n.a.g.-Eintragungen der Klasse 6.1 zu entsprechen. Dies wird in der RID/ADR/ADN-Ausgabe 2011 bereits berücksichtigt sein.

Der internationale Chemieverband ICCA wurde gebeten, diese Kriterien für eine Aufnahme in die Richtlinien für die Entwicklung der UN-Modellvorschriften (Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations) zu formulieren.

Klassifizierung von Nitroglycerin, Lösung in Alkohol

Es wurde festgestellt, dass sich die Konzentrationswerte für Nitroglycerin in den Eintragungen der UN-Nummer 0144 in Klasse 1 (mit mehr als 1 %, aber nicht mehr als 10 % Nitroglycerin) und der UN-Nummer 3064 in Klasse 3 (mit mehr als 1 %, aber höchstens 5 % Nitroglycerin) überschneiden, so dass nicht klar ist, welcher Eintragung Lösungen von Nitroglycerin in

Alkohol mit mehr als 1 % und höchstens 5 % Nitroglycerin zuzuordnen sind. Bei der Lösung des Problems ließ man sich von der Sondervorschrift 500 des RID/ADR/ADN leiten, die der UN-Nummer 0144 zugeordnet ist und die vorsieht, dass eine Zuordnung als Stoff der Klasse 3 (UN 3064) möglich ist, wenn die Vorschriften der Verpackungsanweisung P 300 eingehalten werden. Eine entsprechende Sondervorschrift, die auf die UN-Nummer 0144 verweist, wurde für die UN-Nummer 3064 vorgesehen.

Zuordnung von Elektrofahrrädern

Die Vertreterin Deutschlands hatte bereits bei der letzten Tagung die Frage aufgeworfen, welcher UN-Nummer elektrisch angetriebene Fahrräder zuzuordnen sind. Grundsätzlich stehen dafür mehrere UN-Nummern zur Auswahl, und zwar

UN 3171 Batteriebetriebenes Fahrzeug oder Gerät

UN 3091 Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen oder mit Ausrüstungen verpackt (einschließlich Batterien aus Lithiumlegierung)

UN 3481 Lithium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen oder mit Ausrüstungen verpackt (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien).

Auf der Grundlage der Sondervorschrift 240, die in den UN-Modellvorschriften der UN-Nummer 3171 zugeordnet ist und die ausdrücklich batteriebetriebene Mobilitätshilfen erwähnt, wäre einerseits eine Zuordnung zur UN-Nummer 3171 naheliegend, hätte aber zur Folge, dass diese Fahrräder nicht den Vorschriften des RID/ADR/ADN unterliegen würden, da die UN-Nummer 3171 dort grundsätzlich freigestellt ist. Auf der anderen Seite stellt sich aber die Frage, ob die UN-Nummern 3091 und 3481 nicht die spezifischeren Eintragungen sind.

Da für Lithiumbatterien durch die Einführung der UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481 ein spezifisches System geschaffen wurde, sollte nach Ansicht Deutschlands die Sondervorschrift 240 so geändert werden, dass der UN-Nummer 3171 nur noch solche Fahrzeuge und Geräte zuzuordnen sind, die durch Nass- oder Natriumbatterien angetrieben werden.

Eine zu diesem Thema eingesetzte Ad-hoc-Arbeitsgruppe folgte dem Antrag Deutschlands grundsätzlich, war aber der Meinung, dass die Sondervorschrift 240 nur hinsichtlich der Geräte auf Nass- und Natriumbatterien begrenzt werden sollte und dass aus den Beispielen klar hervorgehen sollte, dass nur elektrisch

angetriebene Personenkraftfahrzeuge als Fahrzeug angesehen werden. Darüber hinaus sollte in der Sondervorschrift 240 bezüglich der durch Lithiumbatterien angetriebenen Geräte auf die UN-Nummern 3091 und 3481 verwiesen werden. Im Gegenzug sollte bei den UN-Nummern 3091 und 3481 eine Sondervorschrift aufgenommen werden, die darauf hinweist, dass Kraftfahrzeuge, die durch Lithium-Metall- oder Lithium-Ionen-Batterien angetrieben werden, der UN-Nummer 3171 zuzuordnen sind. In der Folge muss auch die Verpackungsanweisung P 903 geändert werden, um eine unverpackte Beförderung großer Geräte zu ermöglichen, die nicht in UN-geprüften Verpackungen verpackt werden können. Wegen einer notwendigen Klarstellung der Begriffe "Fahrzeug" und "großes Gerät" wurden die Entscheidungen jedoch vorerst in eckige Klammern gesetzt.

Verweis auf ISO-Norm 10460

Auf Antrag der Internationalen Organisation für Normung (ISO) wird in Unterabschnitt 6.2.2.4 künftig auf die ISO-Norm 10460:2005 verwiesen, wobei jedoch die in Absatz 12.1 dieser Norm beschriebene Reparatur von Schweißnähten nicht zugelassen wird. Diese Einschränkung war notwendig geworden, weil die Inbezugnahme dieser Norm bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses noch abgelehnt worden war.

Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe

Für umweltgefährdende Stoffe der UN-Nummern 3077 und 3082, die der Klasse 9 zugeordnet sind, ist neben der Anbringung des Gefahrzettels für die Klasse 9 das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe (toter Fisch und Baum) anzubringen. Obwohl das Symbol für umweltgefährdende Stoffe in den Vorschriften immer als Kennzeichen bezeichnet wird, wird es von den Anwendern als Gefahrzettel angesehen und in der Praxis auch als solcher hergestellt. Um eine falsche Interpretation auszuschließen, dass das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe den Gefahrzettel für die Klasse 9 ersetzt, schlug der Vertreter der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) vor, in Unterabschnitt 5.2.1.6 (5.2.1.8 des RID/ADR/ADN) eine Bemerkung aufzunehmen, welche auf die zusätzlich zu beachtenden Bezettelungsvorschriften des Abschnitts 5.2.2 verweist. Die weitergehende Forderung Schwedens, dass das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe direkt neben dem Gefahrzettel für die Klasse 9 angebracht werden muss, wurde hingegen als zu einschränkend angesehen.

De-minimis-Mengen gefährlicher Güter

Bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurden auf Anregung des Vertreters der USA in einer informellen Arbeitsgruppe Diskussionen über die Aufnahme von Vorschriften für Versandstücke, die geringfügige ("de minimis") Mengen gefährlicher Güter enthalten, geführt. Hintergrund der Diskussionen war, dass geringfügige Mengen gefährlicher Güter, die in Verpackungen hoher Qualität verpackt sind, während der Beförderung ein vernachlässigbares Risiko darstellen. Momentan sind in den UN-Modellvorschriften keine Grenzwerte enthalten, unter denen bestimmte Stoffe, die den Klassifizierungskriterien des Teils 2 entsprechen, als nicht gefährlich während der Beförderung angesehen werden. Damit gelten bei strenger Anwendung der Klassifizierungskriterien beispielsweise sogar Bruchteile eines Gramms entzündbarer fester Stoffe als gefährliche Güter. Bei einem Brand während der Beförderung enthält die Verpackung des Stoffes jedoch in der Praxis wesentlich mehr potentielle Energie als eine derart geringe Menge des Stoffes.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte schließlich der Aufnahme von Freistellungen für geringfügige Mengen gefährlicher Güter unter folgenden Rahmenbedingungen zu:

- die neuen Vorschriften werden in das Kapitel 3.5 (in freigestellten Mengen verpackte gefährliche Güter) integriert;
- die neuen weitergehenden Freistellungen können auf gefährliche Güter angewendet werden, denen momentan der Code E 1, E 2, E 4 oder E 5 zugeordnet ist. Damit ist eine Anwendung auf Stoffe ausgeschlossen, die in den Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 und 8 der Verpackungsgruppe I zugeordnet sind;
- eine Begrenzung der Anzahl von Versandstücken in einem Beförderungsmittel, wie dies für in freigestellten Mengen verpackte gefährlicher Güter der Fall ist (siehe Abschnitt 3.5.5), ist nicht erforderlich, weil diese Versandstücke mit keinerlei Kennzeichnungen und Gefahretzeln versehen sind, die eine Kontrolle ermöglichen würden.

14. Tagung des DSC-Unterausschusses der IMO

Die Vorsitzende des DSC-Unterausschusses der IMO informierte den UN-Expertenunterausschuss über verschiedene Entscheidungen im Zusammenhang mit der Harmonisierung mit der 16. Ausgabe der UN-

Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die Rückwirkungen auf die UN-Modellvorschriften haben. Die Änderungsvorschläge der IMO wurden vom UN-Expertenunterausschuss angenommen.

Kriterien für die Zuordnung von Verpackungsgruppen zu ätzenden Stoffen

Der Absatz 2.8.2.5 der UN-Modellvorschriften (2.2.8.1.6 des RID/ADR/ADN) enthält die Kriterien für die Zuordnung von Verpackungsgruppen zu ätzenden Stoffen der Klasse 8. Auf Antrag Spaniens entschied der UN-Expertenunterausschuss, nach dem Beispiel des Absatzes 2.3.2.6 der UN-Modellvorschriften (2.2.3.1.3 des RID/ADR/ADN) die Kriterien des Absatzes 2.8.2.5 in einer Tabelle zusammenzufassen.

Nächste Tagung

Die 37. Tagung des UN-Expertenunterausschusses wird in der Zeit vom 21. bis 30. Juni 2010 stattfinden.

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

3. Tagung

Bern, 1./2. Oktober 2009

Der Vorbereitende Ausschuss zur Errichtung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial gemäss dem Protokoll von Luxemburg (s. Zeitschrift 2/2007, S. 20 ff) hielt seine dritte Tagung am 1./2. Oktober 2009 am Sitz der OTIF in Bern unter der gemeinsamen Leitung Finnlands und der Vereinigten Staaten von Amerika ab.

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 das weitere Vorgehen abzuklären. Im Hinblick auf die eventuelle Neuausschreibung der Errichtung und des Betriebs des Registers war von den Sekretariaten ein Entwurf des Request for proposal (RFP) ausgearbeitet worden, der sich im Aufbau und Inhalt gegenüber der seinerzeitigen Fassung erheblich unterschied. Dies

wurde vom Ausschuss begrüßt, der darüber hinaus beschloss, dass im ersten Quartal 2010 ein von den beiden Vorsitzenden, den Sekretariaten und der Rail Working Group (RWG) gemeinsam vorzubereitender Informationstag für potentielle Bieter stattfinden sollte. Die Neuausschreibung würde erfolgen, wenn sich bei dieser Veranstaltung genügend Interesse von Bietern abzeichnet. Eine Rolle könnte auch der bevorstehende Beitritt der EU zum Protokoll von Luxemburg spielen. Zur Vorbereitung der Veranstaltung ist die Ausarbeitung eines Informationspapiers über das Kapstädter Übereinkommen (CTC), das Protokoll von Luxemburg und die Ausschreibung vorgesehen.

Der Ausschuss befasste sich auch mit der Weiterentwicklung der Registerordnung und in diesem Zusammenhang mit dem nach wie vor nicht abschliessend geklärten Problem der eindeutigen Identifizierung des zu registrierenden Eisenbahnmaterials.

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.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

63. Tagung

Genf, 18.-20. November 2009

In der Zeit vom 18. bis 20. November 2009 fand in Genf die 63. Tagung der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr

statt, welche unter dem Vorsitz von Herrn Kulesza (Polen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Groot (Niederlande) abgehalten wurde.

Von den 56 Mitgliedstaaten der UNECE nahmen Delegierte von 12 Mitgliedstaaten am ersten Tag dieser Sitzung der Arbeitsgruppe teil. Vertreter der Europäischen Kommission, des TER-Projektes, der OSShD, des CIT, der UIC und der CER beteiligten sich ebenfalls an der Sitzung. Auch die OTIF war am ersten Tag vertreten.

Die Arbeitsgruppe befasste sich unter anderem mit folgenden, regelmässig auf ihrer Tagesordnung stehenden Fragen: Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), TER-Projekt, eurasische Transportkorridore und Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Vorsitzende der mit **Sicherung der Eisenbahnen** beauftragten Task Force, die von der Arbeitsgruppe bei ihrer Tagung 2008 aufgestellt wurde (s. Zeitschrift 4/2008, S. 49), legte den Bericht und die auf diesem Gebiet von der Task Force ausgesprochenen Empfehlungen¹ vor. Aus diesem Bericht ergibt sich insbesondere Folgendes:

- Die Task Force hat eine breite Begriffsbestimmung der Sicherung bevorzugt, welche auch die Vorbeugung der gewöhnlichen Kriminalität umfasst, wobei die Vorkehrungen dieselben sind wie diejenigen für Terrorakte.
- Die Annahme eines internationalen Ansatzes der Frage ist nützlich. Allerdings wäre es wünschenswert, dass dieser Ansatz weder unflexibel, noch einheitlich ist. In der Tat ist Sicherung eine wichtige Frage, die auch Gegenstand nationaler Politiken ist, an denen sich nicht nur Verkehrsministerien, sondern auch andere Ministerien wie dasjenige der Justiz beteiligen.
- Es ist zurzeit weder wünschenswert, noch nötig, auf der Ebene der UNECE verbindliche Regeln und Standards zu erarbeiten, denn die sicherungsrelevanten Risiken sind von einem Land zum anderen sehr unterschiedlich.
- Es soll eher „a suitable architecture for a toolbox of guidelines and good practices“ entwickelt werden, indem eine technische Arbeitsgruppe

¹ <http://www.unece.org/trans/doc/2009/sc2/ECE-TRANS-SC2-63-inf01e.pdf>

aufgebaut wird, deren Mandat dem Binnenverkehrsausschuss bei seiner Tagung im Februar 2010 unterbreitet werden könnte.

Die Arbeitsgruppe dankte der Task Force für die zeitgerechte Wahrnehmung ihres Mandats. Darüber hinaus nahm sie von den Empfehlungen Kenntnis, welche die Task Force in ihrem Bericht unterbreitet hat, darunter von der empfohlenen Errichtung einer technischen Arbeitsgruppe, die aus Regierungs- und Industrievertretern ausserhalb der UNECE bestehen wird.

Im Bereich **Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr** nahm die Arbeitsgruppe insbesondere von den in anderen Gremien unternommenen Tätigkeiten Kenntnis, sei es die jüngsten Entwicklungen betreffend den Entwurf einer Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen, der aktuelle Stand des Projekts eines Frachtbriefs CIM/SMGS oder auch der gemeinsam von der OTIF und der OSShD übermittelte Bericht über die Tätigkeiten im Bereich der Interoperabilität und der Harmonisierung der einzelnen Eisenbahnverkehrssysteme. Allerdings bestätigte die Arbeitsgruppe, dass sie jede Initiative voll unterstützte, welche darauf hinzielen würde, das Eisenbahnrecht in der paneuropäischen Region zu vereinheitlichen. Sie beschloss, eine informelle Expertengruppe zu bilden, die hierüber ein Standpunktdokument für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe im Jahre 2010 vorbereiten würde. Die informelle Gruppe wird auch damit beauftragt, gemeinsam mit der Organisation für die Sicherheit und die Zusammenarbeit in Europa (OSZE) und dem Sekretariat des TER-Projektes, einen Workshop über die Hauptfragen vorzubereiten, die sich im eurasischen Raum im Bereich des Eisenbahnverkehrs stellen. Dieser Workshop wird anlässlich der Tagung der Arbeitsgruppe im Jahre 2010 organisiert. Die Vertreter der Mitgliedstaaten der UNECE, der OTIF, der OSShD, der Europäischen Gemeinschaft und der Verbände der Eisenbahnindustrie (insbesondere CIT und UIC) werden dazu eingeladen, an den Arbeiten der informellen Expertengruppe teilzunehmen.

(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

52. Tagung

Genf, 12./13. Oktober 2009

In der Zeit vom 12. bis 13. Oktober 2009 fand in Genf die 52. Tagung der Arbeitsgruppe „Intermodale

Beförderungen und Logistik“ (WP.24) statt, welche unter dem Vorsitz von Herrn Viardot (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Maillard (Belgien) abgehalten wurde.

Auf Grund eines vom Sekretariat vorbereiteten Papiers prüfte die WP.24 die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf den intermodalen Verkehr (s. Zeitschrift 1/2009, S. 8). Sie stellte fest, dass in Europa im ersten Halbjahr 2009 der unbegleitete intermodale Verkehr um 20 bis 25 % und der begleitete intermodale Verkehr um 15 % gesunken waren. Auch stellte sie fest, dass die europäischen Regierungen, ausser der Schweiz und Frankreich, noch nicht beschlossen hatten, die Anbieter intermodalen Verkehrs durch finanzielle, steuerliche und gesetzliche Massnahmen zu unterstützen, welche ihnen ermöglichen würden, der Krise standzuhalten. Sie war der Auffassung, dass die Verkehrsindustrie die Gelegenheit ergreifen sollte, welche ihr die Krise bot, um sich den neuen Trends und Nachfragen anzupassen, ihre internen Prozesse zu trimmen, ihre Zusammenarbeit zu verstärken und die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern

Unter den weiteren, auf die Tagesordnung dieser Tagung der WP.24 aufgenommenen Punkten zeigt sich die OTIF besonders an der Frage der **Annäherung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme** interessiert. Die Debatte über die neuen **Rotterdammer Regeln** ging sehr lebhaft vor sich. Sie betraf die Auswirkungen und möglichen Vorteile der neuen Rotterdammer Regeln, insbesondere für den intermodalen Verkehr in Europa. Die WP.24 beschloss, dass sie gemeinsam mit der Europäischen Kommission die Frage der **zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme** mit dem Ziel weiter prüfen wird, die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs auf paneuropäischer Ebene zu steigern.

Zum Schluss erörterte die WP.24 ihre Rolle, ihre Haupttätigkeiten und ihre künftige Arbeitsweise, auch im Hinblick darauf, die Teilnahme der Staaten Osteuropas, des Kaukasus und Zentralasiens intensiver zu gestalten. Sie beschloss, dass sich künftig jede Tagung der WP.24 auf spezifische Themen konzentrieren würde, die von einem besonderen Staat oder von einer besonderen Organisation moderiert wäre. Die Synergien mit anderen UNECE-Arbeitsgruppen wie diejenige für den Eisenbahnverkehr werden darüber hinaus durch die Veranstaltung von „back to back“-Sitzungen mit diesen Gruppen verstärkt. Schliesslich wird sowohl durch die Veranstaltung von Tagungen der WP.24, aber auch durch Seminare und Gespräche am runden Tisch ausserhalb des Genfer UNECE-Sitzes eine grössere

Teilnahme der Staaten Osteuropas, des Kaukasus und Zentralasiens erreicht.
(Übersetzung)

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO)

Koordinationsrat des Transitverkehrs

4. Tagung

Astana, 6. November 2009

Im Hinblick auf die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung der regionalen und internationalen Handelsbeziehungen haben die Mitgliedstaaten der ECO (Economic Cooperation Organization)¹ ein Rahmenabkommen betreffend den Transitverkehr (ECO Transit Transport Framework Agreement, TTFA) geschlossen, das sich auf alle Verkehrsträger einschließlich der Eisenbahn bezieht. Zur Umsetzung dieses Abkommens wurde der Koordinationsrat des Transitverkehrs (Transit Transport Coordination Council, TTCC) geschaffen, der alljährlich einberufen wird. Eine Vertreterin der OTIF nahm an der 4. Tagung dieses Gremiums teil, der außerdem Tagungen dreier Hilfsorgane (Road Committee, Transit Trade Committee und Railway Committee) unmittelbar vorangestellt waren.

In dieser Tagung wurden unter anderem folgende Themen beraten: Vorbereitung eines regionalen Programms zur Umsetzung des TTFA (Ausbildungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen inbegriffen), Finanzierungsfragen und Beitritt zum TTFA und zu anderen für den Transitverkehr wichtigen internationalen Übereinkommen.

Im Zusammenhang mit einem Projekt einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen der Türkei, dem Iran und Pakistan richtete sich die Aufmerksamkeit auf das COTIF. Da die Türkei und der Iran das COTIF anwenden, befürwortet die ECO den Beitritt Pakistans zum COTIF, damit die Beförderungen auf dieser Eisenbahnverbindung unter einem einheitlichen Rechtsregime abgewickelt werden können. Die Vertreterin der OTIF hob hervor, dass das flexible COTIF-System es interessierten Staaten ermöglicht, je nach Bedarf alle

oder nur einige der sieben Anhänge zum COTIF anzuwenden.

Der erste Testlauf des Containerzugs auf der Strecke Islamabad–Teheran–Istanbul begann am 14. August 2009. Geplant ist auch ein Testzug in der umgekehrten Richtung. Danach sollten im Jahre 2010 Regelverkehre folgen. Außerdem sind ECO-Demonstrationszüge auf den Eisenbahnverbindungen Istanbul–Almaty und Bandar Abbas–Almaty geplant. Für die CIM/SMGS-Verkehre empfiehlt das ECO-Sekretariat die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS und will sich auch für eine weiter gehende Harmonisierung beider Transportrechte einsetzen.

In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass zwischen der OTIF und der ECO anlässlich des am 9./10. Juni 2009 in Istanbul organisierten Workshops „Rail Transport between Europe and Asia“ ein Memorandum of Understanding unterzeichnet wurde (s. Zeitschrift 2/2009, S. 26)².

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Workshop über einen integrierten Ansatz zur Sicherung der Lieferkette für die Mittelmeerregion

Malta, 16./17. Dezember 2009

An der Veranstaltung 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. Aus den Erkenntnissen der Veranstaltung, in deren Rahmen das Thema Sicherung der Lieferkette umfassend jedoch kaum spezifisch für die Region behandelt wurde, ergab sich insbesondere, dass der rechtlich nicht klar definierte Begriff der Lieferkette vielfach zu eng gefasst wird und die Verwundbarkeit des Wirtschaftssystems von der Produktion bis zum Verbrauch bzw. der Entsorgung der Produkte berücksichtigt werden muss. Nicht ausser Acht zu lassen ist auch, dass sich die Angriffe auf die Sicherung mehr und mehr auf den Cyberspace ausweiten. Aufwendungen für die Sicherung der Lieferkette

¹ <http://www.ecosecretariat.org>

² S. www.otif.org, News

sollten nicht von vornherein als Zusatzkosten sondern können durchaus auch als profitable Investitionen betrachtet werden. Sowohl ökonomische Aspekte als vor allem auch die mit Sicherungsmassnahmen verbundenen Einschränkungen bürgerlicher Freiheitsrechte bedingen jedenfalls aber einen auf Risikobetrachtungen fussenden Ansatz. Im Hinblick auf den vielfach überregionalen Charakter von Lieferketten ist internationale Zusammenarbeit ebenso im öffentlichen wie im privaten Sektor unerlässlich, wobei im Regelungsbereich globalen vor regionalen Standards der Vorzug zu geben ist. Technologieanwendungen für die Sicherung sind zu fördern, stellen jedoch kein Allheilmittel dar, da sie die Lieferkette auch empfindlich beeinträchtigen können. Als markantes Beispiel wurde dabei mehrfach das durch ein nationales Gesetz der USA geforderte Scannen von 100% aller für die USA bestimmten Container spätestens bis 2012 erwähnt. Wenig geschieht auf internationaler Ebene um den unterschiedlichen Motivationen für Verletzungen der Sicherung durch adäquate internationale Massnahmen im Bereich von Sanktionen aber auch von Anreizen Rechnung zu tragen. Letztlich haben die globalen Aufwendungen zur Vorbeugung von Angriffen gegen die Sicherung bereits eines der von Terroristen angestrebten Ziele nämlich der wirtschaftlichen Schädigung verwirklicht. Deshalb sollte ein Schwerpunkt der Massnahmen auf die Stärkung der Belastbarkeit (resilience) und Ermöglichung rascher Wiederherstellung (recovery) der Systeme verlegt werden.

Rechtsprechung

Cour d'Appel von Rouen

Urteil vom 17. Juni 2008 ¹

Das Verhalten eines Reisenden, der die Türblockierung gelöst hat, indem er die Plomben gebrochen hat, um in einem Bahnhof auszusteigen, der durch den Zug, den er genommen hat, nicht bedient war, stellt ein sehr schweres Verschulden dar, das zum Entstehen des Schadens beigetragen hat. Dieses Verhalten war jedoch für den Beförderer nicht ganz unvorhersehbar. Infolgedessen konnte sich der Beförderer von seiner Haftung nur bis zur Höhe von 75% befreien.

¹ Die Rechtssache wurde nach der Kassation an dieses Gericht zurückverwiesen.

Vgl. Artikel 1384, Abs. 1 des französischen Code civil ²

Zusammenfassung:

Ein Reisender, der einen Direktzug Rouen-Paris ohne Zwischenstopps genommen hat, ist nach Entriegelung der Zugtür im Bahnhof, wo er beabsichtigte auszusteigen, auf das Eisenbahngleis gefallen und dabei tödlich verunglückt. Sein Körper ohne Fahrkarte wurde einige Meter von diesem Bahnhof entfernt auf dem Eisenbahngleis tot aufgefunden.³ Die Mutter, die Schwester und der Bruder des Opfers haben die SNCF verklagt, damit sie für dessen Tod voll haftbar erklärt wird und für ihren Schaden aufkommt.

Kann das Vorhandensein einer gültig entwerteten Fahrkarte nicht belegt werden, so kann auch die Vertragshaftung des Beförderers nicht geltend gemacht werden.

Das Schließsystem der Zugtüren steht unter der Obhut der SNCF. Durch die Betätigung dieses Systems erhält ein Reisender keineswegs die Kontrolle und die Leitung darüber, welche die SNCF weiterhin wahrnimmt. Infolgedessen ist dadurch, dass die Öffnung der Zugtür für den Eintritt des Unfalls ursächlich war, die (deliktische) Haftung der SNCF auf der Grundlage des Artikels 1384, Abs. 1 des Code civil gegeben.

² Zum Vergleich, s. andere Fälle des Verschuldens des Reisenden, die auf der Grundlage der deliktischen oder quasi-deliktischen Haftung beurteilt wurden, veröffentlicht in der Zeitschrift 4/2001, S. 100 (Österreich), 3/2006, S. 54 und 2/2009, S. 27 (Frankreich) sowie andere Fälle des Verschuldens des Reisenden, die auf der Grundlage der vertraglichen Haftung (einschließlich der CIV-Haftung) beurteilt wurden, veröffentlicht in der Zeitschrift 4/2005, S. 82 (Dänemark) und 2/2008, S. 24, 26 (Frankreich). Hätte es sich um eine internationale Beförderung unter dem CIV-Regime gehandelt, vgl. Art. 26 § 1 (Haftungsgrund) und § 2 dieses Artikels der CIV (Haftungsbefreiungsgründe; das Element der Unvorhersehbarkeit fehlt jedoch sowohl bei der Definition der unvermeidbaren Umstände als auch in Bezug auf das Verschulden des Reisenden).

Zur Praxis des französischen Kassationshofes, der höhere Gewalt und Selbstverschulden des Reisenden „äußerst restriktiv“ auslegt, „mit der Folge, dass die SNCF auch für größtes Fehlverhalten des Reisenden – z.B. Hangeln auf dem Trittbrett eines fahrenden Zuges nach vorsätzlicher Aushebelung der automatischen Türschließung – noch haften muss“, betrachtet im Lichte der (damals bevorstehenden) Anwendung des CIV-Haftpflichtrechtes auch auf nationale Schienenbeförderungen kraft der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, s. Th. Leimgruber, „Umwälzende Neuerungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht“ in CIT-Info 4/2009, S. 8 (<http://www.cit-rail.org>).

³ Die toxikologische Analyse zeigte, dass das Opfer, kurz bevor er in den Zug gestiegen war, eine hohe Menge an Cannabis zu sich genommen hatte. Diese Feststellung hat jedoch bei den Erwägungen des Gerichtes in der Urteilsbegründung keine Rolle gespielt.

Durch Brechen der Plomben, die die beiden Sicherheitsgriffe des Wagens zusammenhielten, und Betätigen dieser Griffe sowie durch Öffnen der Zugtür hat der Reisende ein sehr schweres Verschulden aus Unvorsichtigkeit begangen, welches zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Dennoch war das Verhalten dieses Reisenden für die SNCF nicht ganz unvorhersehbar, da die Einrichtung eines Schließsystems, das in Notfällen entriegelt werden kann, bestätigt, dass sie die Möglichkeit in Betracht gezogen hatte, dass ein Reisender es versuchen könnte, auch bei hoher Geschwindigkeit das System zu entriegeln und die Türen zu öffnen. Dementsprechend hat das Verschulden des Opfers nicht die Merkmale der höheren Gewalt gehabt, das heißt gleichzeitig diejenigen der Unwiderstehlichkeit und der Unvorhersehbarkeit für die SNCF, und befreit sie nicht ganz von ihrer Haftung. Dennoch wird die SNCF durch das sehr schwere Verschulden aus Unvorsichtigkeit des Opfers teilweise, das heißt in Höhe von 75 %, von ihrer Haftung befreit.

(Direkte Mitteilung, aus: JurisData Nr. 2008-001795, LexisNexis SA)
(Übersetzung)

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 24. (August 2009) und 25. Ergänzungslieferung (Oktober 2009)

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt die notwendige Aktualisierung; Texte und Kommentierungen werden vervollständigt (zuletzt s. Zeitschrift 4/2008, S. 57). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden zwar nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften, sie enthält jedoch auch Vorschriften des europäischen und des internationalen Rechtes.

Die 24. Lieferung enthält zahlreiche Eisenbahnvorschriften verschiedener Art bzw. deren Aktualisierungen wie z.B. Zuständigkeitsnormen und Personalregelungen aus dem Bereich des Verwaltungsrechts, wettbewerbs-

rechtliche Vorschriften (Vergabe öffentlicher Aufträge) und zwei vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegebenen Richtlinien (Empfehlungen), einerseits betreffend den Eisenbahn-Führerschein und andererseits betreffend die Streckenkenntnis.

Besonders zu erwähnen ist, dass zusammen mit einer im Jahre 2008 geänderten Fassung der (deutschen) Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems, mit der Richtlinien der EG und Entscheidungen der Europäischen Kommission betreffend einzelne Teilsysteme umgesetzt werden, neu auch Erläuterungen zu dieser Vorschrift von Yorck Schäling aufgenommen werden.

Bei der Durchsicht der 25. Lieferung stößt man auf zwei umfangreiche Texte. Man findet dort außer der Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auch eine Neufassung der Erläuterungen dazu von Urs Kramer (463 Seiten). Die neu aufgenommenen Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz vom bekannten Autor des selbstständigen Kommentarwerkes zu diesem Gesetz Werner Filthaut, versehen mit zahlreichen praktischen Beispielen und Hinweisen auf Rechtsprechung stellen für den Eisenbahnjuristen eine besonders wertvolle Ergänzung dar (211 Seiten). Diese Erläuterungen beziehen sich auch auf die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten des Fahrgastes im Eisenbahnverkehr, die in Deutschland zusammen mit weiteren, im Zusammenhang mit dieser Verordnung angepassten Vorschriften am 29. Juli 2009 in Kraft getreten ist. Daher sind auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (sofern sie als Anhang der Verordnung der EG übernommen wurden), die seitdem auch für den Binnenverkehr in Deutschland gelten, Gegenstand der Kommentierung.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der Informationsflut die Übersicht behält.