



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2010

118. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Montenegro, S. 25

Beitritt zur OTIF

Jordanien, S. 25

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

113. Tagung - Bern, 2./3.6.2010, S. 26

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, S. 26

Revision des COTIF

ER APTU

Textänderungen, S. 27

Erläuternde Bemerkungen, S. 34

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 41

Beförderung gefährlicher Güter

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

88. Tagung – Genf, 3.-7.5.2010 – S. 42

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bern, 18./19.5.2010, S. 44

RID-Fachausschuss

48. Tagung – Bern, 19./20.5.2010 – S. 46

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Workshop der OTIF

ETV Fahrzeuge - Güterwagen, ETV Fahrzeuge – Lärm

Skopje, 26./27.5.2010, S. 48

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen

Genf, 2.-5.2. und 25.-28.5.2010, S. 48

Verwaltungsausschuss für das „Harmonisierungsübereinkommen“ 1982

Genf, 27.5.2010, S. 49

Internationales Transportforum 2010

Leipzig, 26.-28.5.2010, S. 50

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE - Prag, 24.-26.5.2010 - S. 51

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Ministerkonferenz - XXXVIII. Tagung - Prag, 15.-18.6.2010, S. 51

Weitere Tätigkeiten

Middle East Rail 2010

Dubai, 11./12.5.2010, S. 52

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) - Urteil vom 26.3.2009 - Vertragsabschlussfreiheit des Beförderers (Transportausschluss bestimmter Güter) und Verbot von Haftungsbeschränkungen (CMR), S. 53

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

ISSN 1011-3797

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 26. Ergänzungslieferung (April 2010), S. 54

2/2010

118. Jahrgang – April - Juni

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 zu COTIF

Montenegro

Am 21. Dezember 2009 hatte die Regierung Montenegros 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 4/2009, S. 53). Die Frist, in der die Mitgliedsstaaten Einsprüche gemäß Artikel 37 § 3 COTIF erheben konnten, ist am 20. April 2010 abgelaufen, ohne dass ein Einspruch erhoben wurde.

Damit ist dieser Beitrittsantrag, der keine Vorbehalte oder Erklärungen enthalten hat, rechtsverbindlich angenommen.

Der Beitritt wird gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. Juli 2010 wirksam. An diesem Tag treten das COTIF und seine Anhänge für Montenegro in Kraft. Montenegro wird zum 45. 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.

Beitritt zur OTIF

Jordanien

Am 4. Februar 2010 hatte die Regierung des Haschemitischen Königreichs Jordanien einen Antrag auf Beitritt zur OTIF als assoziiertes Mitglied gestellt (Artikel 39 COTIF). Auf das Beitrittsverfahren findet Artikel 37 §§ 2 bis 5 COTIF entsprechende Anwendung. Der Generalsekretär hatte den Mitgliedstaaten der OTIF diesen Beitrittsantrag zur Kenntnis gebracht (s. Zeitschrift 1/2010, S. 1).

Die Frist, in der die Mitgliedsstaaten Einsprüche erheben konnten, ist am 12. Mai 2010 abgelaufen, ohne

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

dass ein Einspruch erhoben wurde. Damit ist dieser Beitrittsantrag angenommen. Der Beitritt wird gemäß Artikel 37 § 3 COTIF am 1. August 2010 wirksam.

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

113. Tagung

Bern, 2./3. Juni 2010

Der Verwaltungsausschuss ist am 2. und 3. Juni 2010 unter dem Vorsitz von Herrn Petr Stejskal (Tschechische Republik) in Bern zu seiner 113. Tagung zusammengekommen.

Betreffend die Finanzen hat der Verwaltungsausschuss den Bericht zur finanziellen Geschäftsführung 2009 genehmigt. Auf der Grundlage der genehmigten Jahresrechnung hat er die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für das Jahr 2009 auf sFr. 3'057'369.20 festgesetzt. Auch hat er Kenntnis genommen von der allgemeinen Finanzlage der OTIF, die als zufriedenstellend befunden wurde sowie von der Anlagesituation.

Der Verwaltungsausschuss hat ebenfalls den Geschäftsbericht 2009 genehmigt.

In Anlehnung an einen Beschluss des Revisionsausschusses aus dem Jahr 2009 (s. Zeitschrift 2/2009, S. 16 und Zeitschrift 1/2010, S. 2-4) hat der Verwaltungsausschuss eine Änderung des Artikel 27 (Rechnungsprüfung der Organisation) der Finanz- und Buchführungsordnung beschlossen.

Des Weiteren hat der Verwaltungsausschuss lange über die Entwicklung der Anlagesituation der Organisation und die bezüglich des Reservefonds einzuschlagende Richtung einerseits und über die Lösung der ausstehenden rechtlichen und praktischen Probleme zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF andererseits diskutiert.

Schließlich musste festgestellt werden, dass der von der 9. Generalversammlung zum Mitglied des Verwaltungsausschusses ernannte Iran (s. Zeitschrift 3/2009, S. 36) an zwei aufeinanderfolgenden Tagungen des Verwaltungsausschusses weder anwesend noch vertreten war. In Anwendung von Artikel 15 § 3 COTIF wird folglich das Ersatzmitglied, Syrien, für den Rest der laufenden

Amtszeit (1. Oktober 2009 – 30. September 2012) im Verwaltungsausschuss das Amt des Iran ausüben.

Die 114. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 24. und 25. November 2010 in Bern statt.
(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

An der vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) am 22./23. Juni 2010 in Wien abgehaltenen Tagung der Steuer- und Koordinatorengruppe CIM/SMGS hat seitens der OTIF der stellvertretende Generalsekretär teilgenommen. Als Gastgeber fungierte die internationale Spedition Express-Interfracht, deren Tätigkeit sich im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs insbesondere auf die Staaten der ehemaligen Sowjetunion sowie auf dem Balkan erstreckt.

Die einen Hauptpunkt der Beratungen bildende Berichterstattung über die Fortschritte bei der Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS ergab ein erfreuliches Gesamtbild. Um jedoch die Entwicklung in den verschiedenen Relationen statistisch besser vergleichen zu können, wird das Sekretariat des CIT ein Standardberichtsformular entwerfen, aus dem – unterteilt in Sendungen in Wagen bzw. Containern – das Verhältnis der unter Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS beförderten Sendungen zur Anzahl aller Sendungen im Verkehr CIM/SMGS ausgewiesen wird. Es wurde unterstrichen, dass ein zu kommunizierender wichtiger Vorteil dieser Form der Beförderung in der damit erzielbaren Zeitersparnis von rund 40 Minuten liegt. Weitere Erleichterungen bringen von privaten Dienstleistern für solche Verkehre entwickelte Softwareprodukte.

Zur Frage, ob bzw. wann die nunmehr bestehende Möglichkeit, bei der Erstellung des Formulars für den Frachtbriefs CIM/SMGS auch die chinesische Sprache zu verwenden, tatsächlich auch zur Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS im Verkehr mit China führen wird, gab es unterschiedliche Einschätzungen, wobei insbesondere die Russischen Eisenbahnen über sehr positive Signale berichteten.

Vom Vertreter der OTIF wurde daran erinnert, dass die Vorteile der Zeitersparnis hinfällig werden könnten, wenn sie nicht mit Verbesserungen bei der behördlichen

Grenzabfertigung einhergehen. Einen neuen Anstoß könnte dafür das für Ende 2011 zu erwartende Inkrafttreten der neuen Anlage 9¹ zum Harmonisierungsübereinkommen² bilden, über dessen Umsetzung in der 1. Kommission der OSShD bzw. in der OTIF bei der im November 2010 stattfindenden 1. Tagung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr beraten werden wird.

Einen besonderen Punkt bildete die Frage der Ausweitung der Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS auf von Bulgarien, der Türkei und der Ukraine verkehrende Fähren auf dem Schwarzen Meer. Der Vertreter der OTIF unterstützte die Eintragung der betreffenden Verbindungen in die Liste der Linien zur See gemäß Artikel 24 § 1 Buchst. b COTIF, wies aber darauf hin, dass im Falle der Ukraine auch die Unterstellung einer Eisenbahnzulaufstrecke zum Hafen (teilweise Rücknahme des Vorbehalts gemäß Artikel 1 § 6 CIM) erforderlich wäre.

Hinsichtlich des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS sind weiterführende Vorschläge seitens der Anwender des SMGS erst für die nächste Sitzung zu erwarten.

Um die Zusammenarbeit bzw. Koordination CIT/OSShD insbesondere auch bei der Fortentwicklung des Handbuchs zum Frachtbrief CIM/SMGS weiter zu verbessern, ist beim CIT geplant, die Kapazitäten des Sekretariats bezüglich der russischen Sprache zu verstärken.

Zum Entwurf der Besonderen Beförderungsbedingungen CIM/SMGS wurde beschlossen, die weiteren Arbeiten – insbesondere durch Austausch der entsprechenden Dokumente – mit Aktivitäten der UNECE (Group of Experts on Unified Railway Law) und der OSZE zu koordinieren.

Revision des COTIF

Der Generalsekretär teilte am 21. Dezember 2009 die Änderungen zu den Artikeln 9 und 27 des COTIF und zu den Anhängen B (CIM), E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF mit, welche vom Revisionsausschuss (s. Zeitschrift 2/2009, S. 16) angenommen und von der Generalversammlung (s. Zeitschrift 3/2009, S. 35) genehmigt worden waren.

¹ <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/documents/ECE-TRANS-WP30-AC3-2010-1e.pdf>

² <http://www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf>

Diese Änderungen werden gemäss Artikel 35 §§ 2 und 3 COTIF am 1. Dezember 2010 in Kraft treten.

Die Änderungen zu den ER APTU sowie die erläuternden Bemerkungen zu diesen Änderungen sind nachfolgend veröffentlicht. Die Änderungen zu den ER ATMF werden in einem der nächsten Hefte der Zeitschrift veröffentlicht.
(Übersetzung)

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateri- al, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist

(APTU - Anhang F zum Übereinkommen)

Artikel 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmateri-
al, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften (ETV) angenommen werden.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF definierten Begriffen der Ausdruck

- a) „Reisezugwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist; der Begriff umfasst einen Gepäckwagen, der in einem Reisezug mitgeführt werden soll;
- b) „Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand“ ein Projekt, dessen Planungs-/Konstruktionsphase einen Punkt erreicht hat, an dem eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betreffenden Vertragsstaat nicht annehmbar wäre. Ein solches Hindernis kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher,

- finanzieller, sozialer oder umweltbezogener Art sein und ist entsprechend zu begründen;
- c) „Austausch im Rahmen der Instandhaltung“ den Ersatz von Komponenten durch Teile gleicher Funktion und Leistung im Rahmen der Wartung oder Instandsetzung;
- d) „technische Vorschrift“ jede in den ETV enthaltene Regelung, die sich auf den Bau, Betrieb, die Instandhaltung oder Sicherheitsaspekte oder auf ein Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial bezieht, und die keine technische Norm ist;
- e) „technische Norm“ eine von einem anerkannten internationalen Normungsinstitut im dafür geltenden Verfahren angenommene freiwillige Norm;
- f) „Triebfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;
- g) „Güterwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist.

Artikel 3

Zweck

- § 1 Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial sollen
- a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;
- b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;
- c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.
- § 2 Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme von ETV werden ausschließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.
- § 3 Nach Möglichkeit

- a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;
- b) sind die technischen Normen und ETV wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

Artikel 4

Ausarbeitung von technischen Normen und ETV

- § 1 Die Ausarbeitung von technischen Normen betreffend Eisenbahnmaterial und die Normierung von industriellen Produkten und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten nationalen und internationalen Normungsinstitute.
- § 2 Die Ausarbeitung von ETV ist, aufgrund von Anträgen gemäß Artikel 6, Aufgabe des Fachausschusses für technische Fragen, der von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützt wird.

Artikel 5

Validierung technischer Normen

- § 1 Über die Validierung einer technischen Norm oder bestimmter Teile davon hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.
- § 2 Einen Antrag auf Validierung einer technischen Norm können stellen:
- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der ATMF;
- c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit Normierung im Eisenbahnwesen befasst ist; Artikel 3 § 2 ist Rechnung zu tragen;
- d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein einheitlicher technischer Normen für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

§ 3 Die Verweisungen auf validierte technische Normen werden vom Generalsekretär auf der Website der Organisation veröffentlicht. Nach ihrer Veröffentlichung begründet die Anwendung dieser technischen Norm eine Vermutung der Einhaltung der entsprechenden ETV.

§ 4 Die Anwendung von validierten technischen Normen ist freiwillig; eine Norm oder ein Teil davon können jedoch durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen.

Artikel 6 Annahme von ETV

§ 1 Über die Annahme von ETV oder über deren Änderung hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Einen Antrag auf Annahme oder Änderung von ETV gemäß § 1 können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2, Buchst. x) der ATMF;
- c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein von ETV für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

Artikel 7 Form der Anträge

Anträge gemäß Artikel 5 und 6 sind dem Generalsekretär in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu übersenden und an den Fachausschuss für technische Fragen zu richten. Der Fachausschuss für technische Fragen kann Anträge ablehnen, wenn er sie für unvollständig, zusammenhanglos, nicht hinreichend begründet oder ungerechtfertigt hält. Der Antrag hat eine Bewertung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Folgen zu enthalten.

Artikel 7a Folgenabschätzung

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen hat seinen Beschluss nach Berücksichtigung der vom Antragsteller dargelegten Begründung und Rechtfertigung zu fassen.

§ 2 Die Abschätzung hat die voraussichtlichen Auswirkungen für alle Vertragsstaaten, Betreiber und sonstigen Betroffenen anzugeben. Hat der Antrag Auswirkungen auf andere ETV als die, worauf sich der Antrag unmittelbar bezieht, so sind diese Schnittstellen ebenfalls zu berücksichtigen.

§ 3 Alle betroffenen Stellen haben durch die kostenlose Bereitstellung der erforderlichen Daten, sofern diese nicht durch geistige Eigentumsrechte geschützt sind, an der Abschätzung mitzuwirken.

Artikel 8 ETV

§ 1 Die angenommenen ETV sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 2 Grundsätzlich unterliegt jedes Teilsystem einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.

§ 2a ETV sind auf neue Teilsysteme anzuwenden. Auf ein bestehendes Teilsystem sind sie dann anzuwenden, wenn es erneuert oder umgerüstet wird und in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchst. f) geregelten Migrationsstrategie.

§ 3 Nach dem Mitteilungsverfahren gemäß Artikel 35 §§ 3, 4 des Übereinkommens und mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten hat der Generalsekretär auf der Webseite der Organisation Folgendes zu veröffentlichen:

- a) die angenommenen und mitgeteilten ETV,
- b) den Zeitpunkt des Inkrafttretens,
- c) die Liste der Vertragsstaaten, für welche diese ETV gelten, und
- d) die aktualisierte Liste der ETV und der Zeitpunkte ihres Inkrafttretens.

- § 4 Soweit dies zur Erreichung des in Artikel 3 genannten Zwecks erforderlich ist, haben die sich auf Teilsysteme beziehenden ETV mindestens:
- a) den beabsichtigten Anwendungsbereich (Teil des Netzes oder Fahrzeuge; Teilsystem oder Teil davon) anzugeben;
 - b) grundlegende Anforderungen für jedes betroffene Teilsystem und seine Schnittstellen zu anderen Teilsystemen vorzusehen;
 - c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festzulegen, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen; erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
 - d) die Bauelemente oder Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen zu bestimmen, die Gegenstand von technischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;
 - e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren anzugeben, die zur Bewertung der Konformität mit den Bestimmungen der ETV angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in einer allgemeinen ETV gemäß § 8 festgelegten Bewertungsmodule;
 - f) die Strategie zur Umsetzung der ETV anzugeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die ETV allgemein eingehalten werden, ergibt; für jede Phase sind geeignete Übergangsbestimmungen aufzunehmen.
 - g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der ETV erforderlich sind, anzugeben.
- § 5 Jede ETV ist auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems zu erarbeiten und hat ein oder mehrere Teilsysteme als Ziel anzugeben, das schrittweise und innerhalb eines angemessenen Zeitraums erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von ETV und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.
- § 6 Die ETV haben in geeigneter Weise die Kompatibilität des vorhandenen Eisenbahnsystems jedes Vertragsstaates zu bewahren. Mit diesem Ziel kann in jeder ETV eine Bestimmung für „Sonderfälle“ für ein oder mehrere Vertragsstaaten in Bezug auf das Netz und die Fahrzeuge vorgesehen werden; besonders zu beachten sind Lichtraumprofil, Spurweite oder Abstand zwischen den Gleisen und Fahrzeuge, die aus Drittländern stammen oder für sie bestimmt sind. Die ETV haben für jeden Sonderfall die Vorschriften für die Einführung der in § 4 Buchst. c) bis g) aufgeführten Elemente zu enthalten.
- § 7 Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden, so sind sie darin eindeutig als "offene Punkte" zu benennen.
- § 8 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ETV annehmen, die sich nicht auf Teilsysteme beziehen, wie etwa allgemeine Bestimmungen, grundlegende Anforderungen oder Bewertungsmodule.
- § 9 Die ETV sind zweiseitig auszuführen. Text, der in voller Breite ohne Spalten erscheint, ist mit den entsprechenden Texten der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Gemeinschaft identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Regelung der Europäischen Gemeinschaft voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Gemeinschaft enthält. Ganz rechts wird die TSI-Referenz angegeben.

Artikel 8a **Mängel in ETV**

- § 1 Erlangt der Fachausschuss für technische Fragen davon Kenntnis, dass eine angenommene ETV Fehler oder Mängel enthält oder die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllt, so hat der Ausschuss die geeigneten Maßnahmen zu treffen einschließlich:
- a) der Entscheidung, ob die entsprechende ETV gemäß Artikel 6 und 8 zu ändern ist und
 - b) Empfehlungen für gerechtfertigte vorläufige Lösungen.
- § 2 Die Vertragsstaaten, regionalen Organisationen und Bewertungseinrichtungen sind verpflichtet, den Generalsekretär unverzüglich zu unterrichten, wenn sie in einer ETV Fehler oder Mängel feststellen.

Artikel 9 **Erklärungen**

- § 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene ETV nicht oder nur teilweise anwenden wird.
- § 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.
- § 3 Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

Artikel 10 **Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882, tritt das genannte Übereinkommen außer Kraft.

Artikel 11 **Vorrang der ETV**

- § 1 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben die technischen Normen und ETV im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.
- § 2 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die technischen Normen und ETV in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des
- a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),
 - b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

Artikel 12 **Nationale technische Anforderungen**

- § 1 Die Vertragsstaaten haben sicher zu stellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten, Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforderungen in der Datenbank gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zu veröffentlichen.

Die Informationen müssen binnen 3 Monaten ab dem Inkrafttreten der geänderten Einheitlichen Rechtsvorschriften beim Generalsekretär einlangen.

Die Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung

durch die Annahme von Vorschriften gemäß den obigen Artikeln in Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.

- § 2 Wurde eine ETV angenommen oder geändert, so hat der Vertragsstaat sicher zu stellen, dass der Generalsekretär – mit Begründung – über diejenigen nationalen technischen Anforderungen gemäß § 1 Kenntnis erlangt, die weiterhin einzuhalten sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz sicherzustellen; dies schließt nationale Vorschriften ein, die für „offene Punkte“ in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäß bezeichnete Sonderfälle gelten.

Die Informationen haben die Angabe des/r „offenen Punkt(e)s“ und/oder des/der „Sonderfalls/Sonderfälle“ in der ETV zu enthalten, auf die sich jede nationale technische Anforderung bezieht.

Die nationalen technischen Anforderungen bleiben nur gültig, wenn die Mitteilung binnen 6 Monate ab dem Tag, an dem die betreffende technische Vorschrift oder deren Änderung in Kraft getreten ist, beim Generalsekretär eingeht.

- § 3 Die Informationen haben den vollständigen Wortlaut der nationalen technischen Bestimmung in einer Amtssprache des Vertragsstaates sowie den Titel und eine Zusammenfassung in einer der offiziellen OTIF-Sprachen zu enthalten.

Artikel 13 Äquivalenztabelle

- § 1 Um die Bewertungen und dadurch die Kosten für Anträge auf technische Zulassung zu minimieren, sind die nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 entsprechend der in der Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgeführten Liste der Parameter und Grundsätze einzustufen. Die Einstufung ist unter der Verantwortung des Fachausschusses für technische Fragen durchzuführen. Die Vertragsstaaten und regionalen Organisationen arbeiten bei dieser Aufgabe mit dem Fachausschuss für technische Fragen und dem Generalsekretär zusammen.
- § 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Anlage unter Berücksichtigung der Erfahrung mit der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugen in den Vertragsstaaten überprüfen.

- § 3 Der Fachausschuss für technische Fragen hat sicher zu stellen, dass ein Referenzdokument erstellt wird, das Querverweise zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen enthält. Das Referenzdokument hat ferner die entsprechenden Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI (Artikel 8 § 9) anzugeben. Das Referenzdokument ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen und auf dem Stand zu halten.

- § 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann nach gebührender Berücksichtigung der Ansicht der betroffenen Vertragsstaaten und der einbezogenen regionalen Organisationen beschließen, in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Äquivalenz zu erklären:

- a) zwischen den nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten;
- b) zwischen den Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI und
- c) zwischen den nationalen technischen Anforderungen eines oder mehrerer Vertragsstaaten und Bestimmungen in den ETV und/oder Bestimmungen in den TSI.

Die erklärte Äquivalenz ist im Referenzdokument gemäß § 3 in einer Äquivalenztabelle anzugeben.

ANLAGE

In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen

1. Aufstellung der Parameter

1.1 Allgemeine Unterlagen

Allgemeine Unterlagen (einschl. Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier, usw.)

1.2 Strukturen und mechanische Teile

Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschl. Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (z. B. Sitze),

- Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschl. innere und äußere Kollisionssicherheit)*
- 1.3 Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie
Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschl. statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk, usw.)
- 1.4 Bremsausrüstung
Komponenten der Bremsausrüstung (einschl. Gleitschutz, Steuerelemente, und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)
- 1.5 Komponenten mit Fahrgastbezug
Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, usw.)
- 1.6 Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte
Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschl. aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)
- 1.7 Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität
Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, z. B. sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschl. Zugbus
- 1.8 Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme
Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschl. Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit
- 1.9 Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug
Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschl. Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer - Maschine)
- 1.10 Brandsicherheit und Fluchtwege
- 1.11 Instandhaltung
Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung
- 1.12 Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung
Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems.
- 1.13 Spezifische Betriebsanforderungen
Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschl. Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-bergung usw.)
- 1.14 Komponenten mit Güterbezug
Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschl. Einrichtungen, die bei gefährlichen Gütern speziell erforderlich sind)
- Erläuterungen und Beispiele in *Kursivdruck* im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.
- 2. Einstufung der nationalen technischen Anforderungen**
- Die nationalen technischen Anforderungen hinsichtlich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind einer der folgenden drei Gruppen zuzuordnen. Vorschriften und Einschränkungen rein lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Bestätigung setzt zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich durchgeführte Prüfungen voraus.
- Gruppe A**
- Gruppe A umfasst:
- internationale Normen,
 - nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gelten,
 - nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den

Bestimmungen in den ETV und/oder zu den Bestimmungen in den TSI gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht Gruppe A oder Gruppe C zuzuordnen sind oder die einer dieser Gruppen noch nicht zugeordnet werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfaßt die Vorschriften, die mit Merkmalen der technischen Infrastruktur zusammenhängen und unbedingt notwendig sind, um einen sicheren und interoperablen Einsatz im betroffenen Netz sicher zu stellen (z.B. Lichttraumprofil).

Erläuternde Bemerkungen

BEM: In diesen Erläuterungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 §§ 2 und 4 f) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt worden, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

Allgemeine Bemerkungen

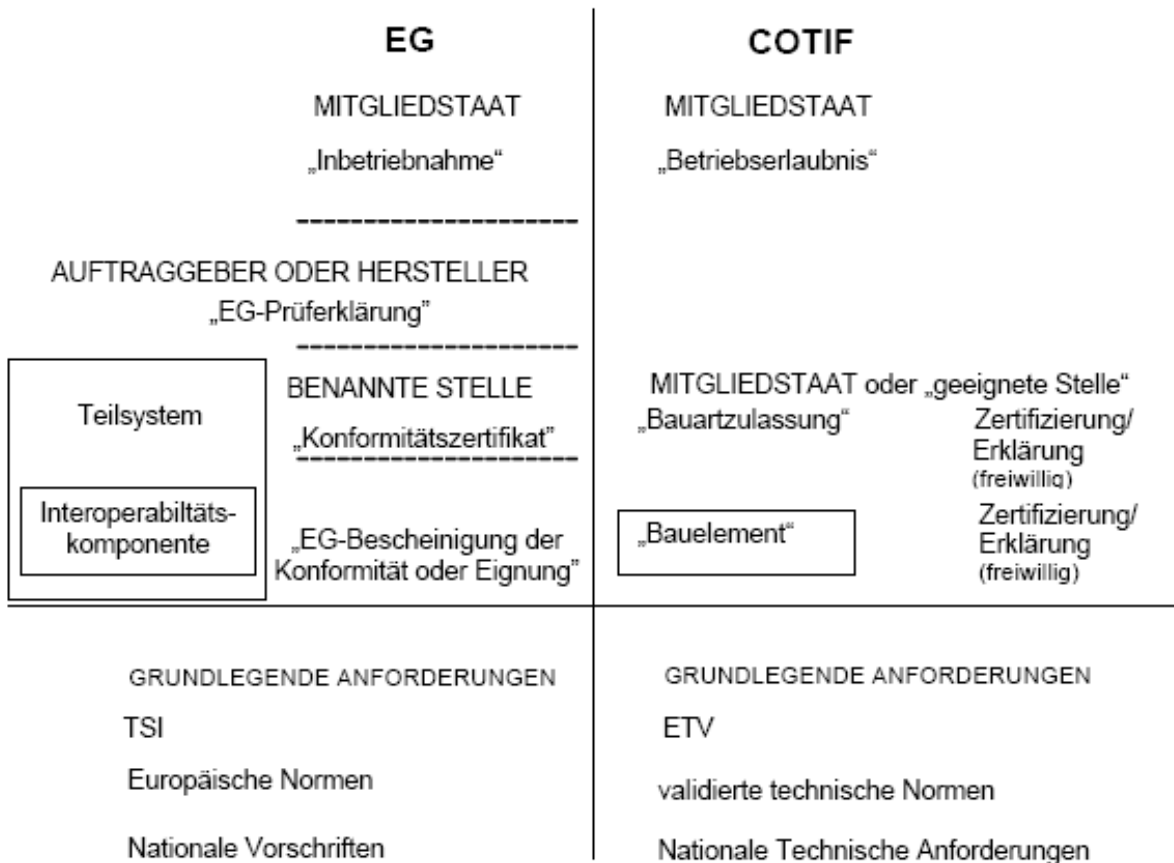
1. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. und 8. Tagung gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem Recht der Europäischen Gemeinschaft (EG) und dem COTIF 1999 sehen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge F und G zum

COTIF 1999 auf technischer Ebene im Zusammenhang mit deren Umsetzung zu diskutieren sind, um praktische Lösungen zu finden. Dies könne zu Treffen zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission und/oder zur Schaffung von entsprechenden Arbeitsgruppen führen.

2. Der Verwirklichung dieser Beschlüsse und Berücksichtigung der seit der Annahme des Protokolls von Vilnius in der EG erfolgten bedeutenden Fortentwicklung im Bereich der betreffenden Vorschriften, namentlich der Ausarbeitung von harmonisierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und Anerkennungsverfahren (Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/49/EG und 2004/50/EG) widmete sich eine 2004 geschaffene Revisionsgruppe, die sogenannte „Schweinsberg Gruppe“, zu der alle OTIF-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen zur Teilnahme eingeladen wurden. Diese Gruppe setzte sich zum Ziel, die Kompatibilität zwischen den Regelungen des COTIF und der Gesetzgebung der EG, insbesondere deren „Interoperabilitätsrichtlinien“ dadurch sicherzustellen, dass die Anhänge APTU und ATMF nach Maßgabe der folgenden Grundsätze geprüft und überarbeitet werden:

- a) Die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EG oder des EWR sind, haben das Recht, ausschließlich zwischen ihren Hoheitsgebieten stattfindende Verkehre durchzuführen, die ausschließlich der EG-Gesetzgebung entsprechen;
- b) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten können zum internationalen Verkehr in Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG oder des EWR sind, auf der Grundlage der gemäß der EG-Gesetzgebung erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zugelassen werden;
- c) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG oder des EWR sind, können auf der Grundlage der gemäß dem COTIF1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zum internationalen Verkehr in EG/EWR-Mitgliedstaaten zugelassen werden.

3. Es wurde vereinbart, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie von der EG-Interoperabilitätsgesetzgebung vorgesehen sind, als COTIF 1999-„Standardebene“ angewendet und dadurch volle Kompatibilität sicherstellen würden und eine „Variante“ eine Reihe von Vorschriften bildet, die in einer APTU-Anlage enthalten ist und einer Gruppe von Nicht-EG/EWR-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, eine Spezifikation anzuwenden, die einer anderen RAMS- (Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Sicherheit) Ebene als jener einer TSI entspricht.
4. Das Ergebnis der ersten Tagungsperiode der Revisionsgruppe (2004-2006) bestand demgemäß in einem Vorschlag, die Anhänge APTU und ATMF so zu ändern, dass
- a) es für die EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF ausreichend ist, den Betrieb zwischen den EG/EWR-Mitgliedstaaten ausschließlich auf der Grundlage der EG-Gesetzgebung zu genehmigen;
 - b) es für Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten ausreichend ist, über gemäß der EG-Gesetzgebung erteilte Zertifizierungen und Genehmigungen sowie über Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz (Kompatibilität) zu verfügen, um in Nicht-EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF zum internationalen Verkehr zugelassen zu sein;
 - c) Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF, die
 - zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage der COTIF 1999-„Standardebene“ (identisch mit den TSI) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, oder wenn diese
 - zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage einer COTIF-„Variante“ (siehe unten) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, unter der Voraussetzung, dass bestimmte Anforderungen der Standardebene, insbesondere betreffend die Sicherheit, erfüllt sind.
5. Der Vorschlag umfasste
- a) eine Reihe von Änderungen des Anhangs APTU, um insbesondere die APTU-Anlagen den bestehenden und geplanten TSI anzupassen, die Möglichkeit zu schaffen, Sonderfälle und Varianten aufzunehmen und Regeln neu aufzunehmen, welche die Beziehung zwischen den bestehenden nationalen technischen Anforderungen und den APTU-Anlagen klären, und
 - b) eine Reihe von Änderungen des Anhangs ATMF, um die Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Etappen des Zulassungsverfahrens in den EG-Interoperabilitätsrichtlinien und dem COTIF 1999 sicherzustellen und dadurch die gegenseitige Anerkennung der Ermächtigungen zur Bewertung und der Zulassungen/Genehmigungen zu ermöglichen.
6. Vergleicht man das von der EG-Gesetzgebung vorgeschriebene Verfahren und das Verfahren der entsprechend geänderten ATMF, so entsprechen die verschiedenen Elemente einander in nachstehender Weise:



7. Die Tatsache, dass diese Dokumente gegenseitig anerkannt werden, bildet demnach eine wichtige Vorschrift der überarbeiteten Anhänge. Die Überprüfung erfolgt gemäß den gleichen technischen Vorschriften (unter der Voraussetzung, dass die APTU-Anlage der entsprechenden TSI entspricht) und wird von Organen durchgeführt, die mit entsprechend klaren Zuständigkeiten und Kriterien für deren Qualifikationen und Unabhängigkeit ernannt worden sind.
8. Ein Haupterfordernis bestand darin, dass es für den Revisionsausschuss der OTIF möglich sein muss, die beantragten Änderungen der Anhänge anzunehmen. Die Änderungen konnten somit nicht die Artikel betreffen, die gemäß dem Übereinkommen nur von der Generalversammlung der OTIF geändert werden dürfen und danach der Ratifizierung unterliegen, mit anderen Worten war es erforderlich, eine weitere langjährige Wartezeit zu vermeiden, bis die Änderungen ratifiziert sind und in Kraft treten können.

9. Die Entwürfe der überarbeiteten Fassungen der Anhänge APTU und ATMF wurden dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) an dessen erster Tagung im Juli 2006 zur Kenntnis gebracht, eine nachfolgende Befassung des Revisionsausschusses war jedoch noch nicht in Betracht zu ziehen, da die EG mehr Zeit zur Prüfung der Entwürfe verlangte. Bei der zweiten Tagung des CTE im Juni 2007 unterbreiteten die EG-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Stellungnahme der Gemeinschaft mit einer Anzahl wesentlicher Bemerkungen, hauptsächlich, dass die Anhänge APTU und ATMF einer weiteren Überarbeitung bedürfen, um sie zu vereinfachen (das Konzept der Varianten überschneidet sich mit anderen Möglichkeiten, wie Sonderfälle und Freistellungen) und um die neuen Vorhaben der EG, ihre Regelungen zu ändern, zu berücksichtigen, zum Beispiel im Bereich der gegenseitigen Anerkennung und zur Aufnahme von für die Instandhaltung der Fahrzeuge zuständigen Stellen.

10. Zusätzlich zur technischen Arbeitsgruppe WG TECH, die ihre Arbeit nach der ersten Tagung des CTE aufgenommen hatte, richtete die zweite Tagung des CTE eine weitere Arbeitsgruppe, WG LEGAL, ein, um die rechtlichen Aspekte der Änderungen der technischen Anhänge F und G zu beraten.
11. WG LEGAL nahm ihre Arbeit auf, indem sie einen Antrag des Sekretariates betreffend einen neuen Artikel 3a ATMF und die weitere Verbindung zwischen den Interoperabilitätsrichtlinien und den Anhängen APTU und ATMF beriet. Artikel 3a ATMF zielte darauf ab, darin das spezifische Recht für die EG/EWR-Mitgliedstaaten, das Gemeinschaftsrecht für Fahrzeuge anzuwenden, die nur im Verkehr zwischen den EG/EWR-Mitgliedstaaten verwendet werden, aufzunehmen. Hinsichtlich des Formats der APTU-Anhänge kam WG LEGAL zu dem Schluss, dass ein einfacher Verweis auf die TSI nicht annehmbar wäre, und nahm stattdessen den Antrag des Sekretariates mit dem Zwei-Spalten-Format an; identische/ gleichwertige Vorschriften werden auf der gesamten Breite der Seite (beide Spalten) angezeigt, während die spezifischen COTIF 1999-Vorschriften in der linken Spalte und die entsprechenden EG-Vorschriften (TSI und/oder andere) Vorschriften in der rechten Spalte erscheinen, jedoch nur zur Information. Somit können beide Vorschriften in einem Dokument aufgeführt werden.
12. Hinsichtlich der weiteren Überarbeitung der Anhänge APTU und ATMF kam man zum Schluss, dass die Gruppe Schweinsberg reaktiviert werden sollte, und erteilte den Auftrag, die Frage zu prüfen, ob weitere Änderungen der Anhänge F und G, die sich aus dem Ergebnis der Entwicklungen der EG-Vorschriften ergeben würden, erforderlich sind. Die Gruppe sollte aufgefordert werden, die erforderlichen Änderungen auszuarbeiten, indem sie die Fassung, die zwischen 2004 und 2006 erstellt wurde, überarbeitet.
13. Das Hauptziel bestand darin, die beiden Anhänge den Grundsätzen der neuen Fassung der EG-Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) anzupassen. Nachdem sie ihre Arbeit aufgenommen hatte, befasste sich die Gruppe auch mit der vor der Annahme stehenden Überarbeitung der EG-Sicherheitsrichtlinie (2008/110/EG), soweit die Instandhaltung von Fahrzeugen betroffen war.
14. Im Juni 2008 beschloss man, die in den Anträgen aus der Periode 2004-2006 aufgenommenen „Varianten“ aufzugeben und durch die Möglichkeit zu ersetzen, das gleiche Ziel zu erreichen, indem Sonderfälle (ausgedehnt auf und gemeinsam für mehr als einen Staat) oder alternative Zielsysteme in die Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) gemäß APTU aufgenommen und Freistellungen erwogen werden. Zusätzlich zu technischen Gründen werden auch wirtschaftliche Gründe als Begründung für den Antrag eines Mitgliedstaates auf Anwendung einer solchen Lösung akzeptiert.
15. Bei der 3. Tagung des CTE (11./12. Februar 2009) wurden die Vorschläge zur Änderung der Anhänge APTU und ATMF erneut beraten und man stimmte darin überein, dass diese nunmehr dem Revisionsausschuss zur Annahme vorgelegt werden sollten. Bei der Vorlage sollte das Sekretariat drei Anregungen zu Details berücksichtigen, die in der Tagung vorgebracht wurden und die korrekte Terminologie und Übereinstimmung sicherstellen.
16. Seitens der Kommission der EG wurde erklärt, dass vom technischen Standpunkt keine Einwände gegen die Texte der Änderungen der Anhänge APTU und ATMF bestünden. Zu juristischen Aspekten wurden nachfolgend Äußerungen des Rechtsdienstes mitgeteilt, die in den Erläuterungen zu den betreffenden Bestimmungen berücksichtigt sind.
17. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EG, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
18. Der Revisionsausschuss (24. Tagung, Bern, 23.-25.6.2009) folgte weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom CTE befürworteten Vorschlägen. Artikel 4 § 2 wurde geändert um Missverständnisse betreffend das gemäß Artikel 6 und das gemäß den maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens einzuhaltende Verfahren zu vermeiden. Weiters wurden die Auswirkungen neu aufgenommener ETV auf bestehende Teilsysteme durch Einfügung eines neuen § 2a in Artikel 8 klargestellt. Abschnitt 1 des Anhangs wurde durch eine neuere Fassung ersetzt. Der Revisionsausschuss kam auch überein, zusätzliche Texte in die Erläuternden Bemerkungen, insbesondere zu den

Artikeln 9 bis 11, aufzunehmen (zu Einzelheiten siehe die betreffenden besonderen Bemerkungen)

19. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs F (APTU) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 bis 11 APTU. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

Im Einzelnen

Mit * gekennzeichnete Artikel dürfen nicht vom Revisionsausschuss sondern nur von der Generalversammlung geändert werden.

Artikel 1*

Anwendungsbereich

Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Der Artikel legt den generellen Anwendungsbereich fest. Die konkreten Regelungen, in welchen Fällen nach den Verfahren gemäß APTU angenommene Vorschriften für die Verwendung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr, insbesondere wenn dieser Staaten betrifft, in denen das Recht der EG gilt, Anwendung finden, werden im geänderten Anhang ATMF getroffen. Soweit Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gilt im Falle der erwähnten Staaten generell das Recht der Gemeinschaft über Genehmigungen („Zulassungen“), Interoperabilität und Sicherheit.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, wurde beschlossen, Begriffe, die in beiden Anhängen verwendet werden, nur im Artikel 2 des Anhangs ATMF anzuführen. Der vorliegende Artikel des APTU enthält

somit eine Verweisung auf die Begriffbestimmungen im Anhang ATMF und darüber hinaus enthält er jene Begriffe, die nur im Anhang APTU verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

Artikel 3*

Zweck

Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Der in § 3 verwendete Begriff „Varianten“ ist nicht als *terminus technicus* sondern als Oberbegriff für entsprechende aus den TSI übernommene Begriffe wie „Alternatives Zielsystem“, „Sonderfall“ und „offener Punkt“ zu verstehen.

Artikel 4

Ausarbeitung von technischen Normen und ETV

1. In diesem Artikel werden Zuständigkeiten klar gestellt:
 - a) Normungsinstitute für technische Normen betreffend Eisenbahnmaterial und für die Normierung industrieller Produkte und Verfahren (§ 1) und
 - b) CTE für die ETV, was Artikel 20 und 33 § 6 des Übereinkommens entspricht, ausdrücklich unterstützt durch Arbeitsgruppen und den Generalsekretär.
2. § 2 hindert den Generalsekretär nicht an der Unterstützung von Antragstellern gemäß Artikel 6 § 2.

Artikel 5

Validierung technischer Normen

1. In § 1, der § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung über die Validierung maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Die Validierung einer Norm bedeutet, dass der CTE feststellt, dass die Bestimmungen dieser Norm oder von näher bezeichneten Teilen davon als eine brauchbare Lösung für das Anzeigen der Einhaltung rechtlicher Vorschriften dienen können. Die Anwendung von validierten Normen ist freiwillig. Darüber hinaus können jedoch solche validierten Normen oder validierten Teile davon durch eine

Bestimmung in den ETV zu verbindlichen Vorschriften werden.

2. § 2 entspricht § 1 in APTU 1999.
3. §§ 3 und 4 sind neu. Der Generalsekretär wird in § 3 verpflichtet, Verweise auf validierte technische Normen auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei die gemäß § 4 freiwillige Anwendung einer solcherart veröffentlichten technischen Norm mit rechtlichen Folgen verbunden ist. Die freiwillige Anwendung einer validierten technischen Norm schließt nicht aus, dass die Bewertungsstelle deren korrekte Verwendung und die Übereinstimmung mit den Regelungen überprüft.

Artikel 6 Annahme von ETV

In § 1, der im Wesentlichen § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung des CTE über die Annahme von ETV maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Hinzugefügt wurde hier und auch in § 2, der ansonsten § 1 in APTU 1999 entspricht, dass die Entscheidung auch Änderungen angenommener ETV betreffen kann.

Artikel 7 Form der Anträge

Dieser Artikel wurde erweitert. Es wurde klargestellt, dass der Antrag

- zwar an den Generalsekretär zu senden ist, sich jedoch an den CTE richtet,
- auch eine Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten muss und
- vom CTE aus bestimmten Gründen zurückgewiesen werden kann.

Artikel 7a Folgenabschätzung

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Abzuschätzen sind die Folgen für alle
 - Vertragsstaaten,
 - Verkehrsunternehmen,

– anderen in einschlägig betroffenen Bereichen Tätigen sowie

– anderen ETV, zu denen sich Schnittstellen ergeben.

3. Gemäß § 3 haben die betreffenden Stellen Daten kostenlos zu liefern.

Artikel 8 ETV

1. Die Überschrift wurde geändert, weil die in APTU 1999 angeführten Anlagen durch den TSI entsprechende, gemäß §§ 1 und 3 auf der Website der OTIF zu veröffentlichende ETV ersetzt werden. Die ETV sind mit ihrem Datum des Inkrafttretens zu veröffentlichen. Die Website soll eine aktualisierte Liste der ETV mit der Angabe enthalten, welche Vertragsstaaten sie anwenden.
2. Im Übrigen erhielt der Artikel eine völlig neue Fassung, die sich an den Grundsätzen für TSI orientiert.
3. § 2a wurde aufgenommen, um die Auswirkungen neu angenommener ETV auf bestehende Teilsysteme klarzustellen, z.B. bestehende Güterwagen, Lokomotiven, Reisezugwagen oder Teile einer Infrastruktur.
4. § 9 enthält die Grundlage für die Darstellung in zwei Spalten, wobei mit der betreffenden TSI gleichlautende Texte der ETV über die ganze Seitenbreite geschrieben sind, während von dieser verschiedene Texte der ETV in zweispaltiger Darstellung links, mit dem entsprechenden Text der TSI zu Informationszwecken auf der rechten Spalte, aufscheinen.

Artikel 8a Mängel in ETV

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 regelt die Vorgangsweise des CTE, wenn er insbesondere aus der Quelle der gemäß § 2 zu entsprechenden Meldungen an den Generalsekretär Verpflichteten - erfährt, dass bereits angenommene ETV Fehler oder sonstige Mängel enthalten. Aus dem angeführten Hauptbeispiel (Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen oder in Bezug auf diese unzureichende Bestimmungen) und den allfälligen Maßnahmen

(Änderung der ETV und Übergangslösung) ergibt sich, dass nur solche Mängel erfasst sind, bei denen eine Auswirkung auf den materiellen Inhalt der Vorschrift nicht *a priori* ausgeschlossen werden kann.

Artikel 9* **Erklärungen**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. § 1 bestimmt, dass Erklärungen über die Nichtanwendung nicht nur zu angenommenen ETV sondern auch zu für verbindlich erklärten technischen Normen abgegeben werden können. Gemäß Artikel 5 § 4 ist die Anwendung einer validierten technischen Norm grundsätzlich freiwillig, aber es kann eine Norm oder ein Teil davon durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen. § 1 ist daher in dieser Hinsicht dahingehend zu verstehen, dass die Möglichkeit eingeräumt wird, eine Erklärung der Nichtanwendung auch zu durch Bestimmungen in ETV für verbindlich erklärten validierten technischen Normen oder Teilen davon abzugeben.

Artikel 10* **Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. In diesem Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde¹, wird bestimmt, dass das Inkrafttreten der vom CTE gemäß Artikel 6 § 1 angenommenen ETV in allen Vertragsstaaten² der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (Technische Einheit 1938) dieses Übereinkommen außer Kraft setzt. Es hat jedoch nicht den Anschein, dass der

¹ s. in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

² Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn.

Wortlaut dieser Bestimmung auf die Frage, ob und wann das Außerkräfttreten dieses Übereinkommens wirksam wird, eine genaue Antwort gibt. Es gibt Annahmen, dass dies der Fall wäre, wenn alle einschlägigen ETV und validierten Normen, welche die Technische Einheit 1938 abdecken, in Kraft getreten sind. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine gemeinsame Interpretation unter den Mitgliedstaaten der OTIF und den Vertragsparteien der Technischen Einheit 1938 leicht erreichbar ist. Unter Bedachtnahme auf insbesondere jene Staaten, in denen die Außerkräftsetzung der Technischen Einheit 1938 ihre nationale Gesetzgebung betreffen würde, ist es notwendig, dass jegliche Interpretation der Gültigkeit der Technischen Einheit 1938 oder von Teilen davon das Vorrecht ihrer Vertragsparteien bleibt.

Artikel 11* **Vorrang der ETV**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. Dieser Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde³, enthält Vorrangregelungen gegenüber der Technischen Einheit 1938 sowie RIC und RIV. Hinsichtlich der Bestimmungen der Technischen Einheit 1938 siehe Bemerkungen zu Artikel 10.
3. § 2, der auf die vor 2000 geltenden Regelungen des RIC und RIV Bezug nimmt, ist dahingehend zu verstehen, dass auch vor den diese ersetzenden Vereinbarungen die APTU und ETV Vorrang haben; z.B. wurde am 1. Juli 2006 ein Teil des RIV durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ersetzt.

Artikel 12 **Nationale technische Anforderungen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Mit Inkrafttreten der 2009 beschlossenen Neufassung des Anhangs APTU haben die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass der General-

³ s. in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

sekretär über alle anwendbaren nationalen technischen Anforderungen Kenntnis erlangt. Um zu verhindern, dass Mitgliedstaaten der EG dieselben Regelungen zweimal mitteilen müssten (einmal der Europäischen Kommission, einmal dem Generalsekretär), wird die Europäische Kommission sicherstellen, dass der Generalsekretär Zugang zur von der GD TREN und der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) errichteten Datenbank erhält. In diesem Fall muss für die Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind, die Datenbank in der in § 1 Satz 2 angegebenen Frist die in diesem Artikel verlangten Informationen über die nationalen technischen Anforderungen enthalten und das Aufscheinen oder Nichtaufscheinen in der Datenbank der EG gilt als rechtlicher Nachweis in Bezug auf diesen Artikel. Von in Kraft getretenen ETV abgedeckte nationale technische Anforderungen treten automatisch außer Kraft, sofern nicht rechtzeitig eine begründete Mitteilung über die notwendige Aufrechterhaltung der betreffenden nationalen technischen Anforderungen beim Generalsekretär einlangt.

3. In § 1 bedeutet der Begriff „analog“, dass die Anforderung dasselbe Schutzziel, z.B. die Sichtbarkeit eines Fahrzeugs, betrifft, aber nicht unbedingt dieselbe Lösung vorschreibt.

Artikel 13 Äquivalenztabelle

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Die Äquivalenztabelle stellt ein neues Mittel dar, um Querverweise zwischen nationalen Anforderungen, ETV und TSI zu erstellen und schließlich die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern, die gemäß unterschiedlichen Normen gebaut und zugelassen wurden. Der CTE kann Entscheidungen über die Gleichwertigkeit treffen zwischen
 - nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten,
 - ETV und TSI sowie
 - ETV und nationalen Anforderungen.
3. Die Gleichwertigkeit ist im veröffentlichten (Gleichwertigkeits-) Referenzdokument anzugeben.

ANLAGE

In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen

Diese Anlage entspricht Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in der durch die Richtlinie 2009/131/EG geänderten Fassung. Gruppe A wurde (wie in Artikel 13) um nationale Regeln erweitert, die mit Bestimmungen in ETV gleichwertig sind.

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3318/2010, p. 296 – Aérien. « immatériel » inclus [= dans la limite prévue par la Convention de Montréal] (M. Tilche) ;

Idem, n° 3320/2010, p. 328/329 – Règles de Rotterdam. « The baby is born » (M. Tilche)

Idem, n° 3322/2010, p. 359/360 – Faute inexcusable. Les quatre critères (M. Tilche)

Idem, n° 3323/2010, p. 375/376 – Action directe. Une porte se ferme (M. Tilche) ; p. 383 – Article L. 132-8 du Code de commerce français : Loi de police ? (non) Texte d'ordre public ? (non)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires /Internationales Eisenbahntransportkomitee /International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 2/2010, 3/2010

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 41-42/2010, S. 10 – Bundesgerichtshof entlastet Speditionen. Anspruchsteller muss bei Schäden den Vorwurf des groben Organisationsverschuldens beweisen¹ (H. Valder)

Idem, Nr. 48/2010, S. 13 – Haftung der Airlines denkbar. Selbst bei höherer Gewalt wie Vulkanasche ist eine Entlastung nicht immer möglich (W. Müller-Rostin)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2010, S. 125-127 – Neues vom Bundesgerichtshof zur Schadenregulierung

¹ Dieser Artikel bezieht sich auf die Entscheidung des deutschen Bundesgerichtshofes I ZR 154/07 vom 10.12.2009 (CMR). Sie ist auf www.bundesgerichtshof.de veröffentlicht.

im Transportrecht (Zugleich Anmerkung zum Urteil des BGH vom 10.12.2009) [Artikel 23 und 29 CMR] (K.-H. Thume)¹

Idem, Nr. 5/2010, S. 165-174 – Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Personenschifffahrt – Harmonisierung durch Europarecht (B. Czerwenka); S. 174-179 – Die Darlegungs- und Beweislast bei qualifizierten Verschulden im Transportrecht nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (N.F. Marx)

Verkehr (Internationale Wochenzeitung für Logistik), Wien, Nr. 17/2010, S. 7 – Rotterdam Rules [aus Sicht des Warentransport- und Verkehrshaftungsversicherers] (O.J. Tuma)

Beförderung gefährlicher Güter

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

88. Tagung

Genf, 3.-7. Mai 2010

In der Zeit vom 3. bis 7. Mai 2010 fand in Genf die 88. Tagung der WP.15 unter dem Vorsitz von Herrn J. A. Franco (Portugal) statt, an der Vertreter von 22 Staaten teilnahmen.

Beitritt der Türkei

Die WP.15 nahm mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass die Türkei am 22. Februar 2010 dem ADR beigetreten ist und dass das ADR für diesen Staat am 22. März 2010 in Kraft getreten ist.

Interpretation des ADR

Der Abschnitt 3.4.10 a) des ADR 2009 bzw. 3.4.13 a) des ADR 2011 sieht vor, dass Beförderungseinheiten, mit denen Versandstücke in begrenzten Mengen befördert werden, vorn und hinten mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen zu kennzeichnen sind, sofern sie nicht mit orangefarbenen Tafeln gekennzeichnet sind.

Zu der vom Vertreter der Schweiz aufgeworfenen Frage, ob Beförderungseinheiten, die ausschließlich in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, auch mit orangefarbenen Tafeln anstelle des für begrenzte Mengen vorgesehenen Kennzeichens gekennzeichnet werden dürfen, waren die Meinungen geteilt.

Verschiedene Delegationen vertraten die Auffassung, dass dieser Abschnitt lediglich eine doppelte Kennzeichnung vermeiden soll, wenn in der Beförderungseinheit neben Versandstücken in begrenzten Mengen auch andere gefährliche Güter befördert werden. Eine orangefarbene Kennzeichnung könnte zu Fehleinschätzungen bei den Einsatzkräften und bei Straßenkontrollen führen, da die Anbringung der orangefarbenen Tafeln so gedeutet werden könnte, dass alle Vorschriften des ADR Anwendung finden.

Der Vertreter der Schweiz kündigte einen Änderungsantrag an, mit dem Fehlinterpretationen ausgeschlossen werden sollen.

Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Die WP.15 genehmigte die von der Gemeinsamen Tagung (Bern, 22. bis 26. März 2010) angenommenen Texte (Zeitschrift Nr. 1/2010, S. 11). Darüber hinaus nahm sie verschiedene, in der Zwischenzeit festgestellte notwendige Folgeänderungen an.

Änderungsanträge zu den Anlagen A und B des ADR

Anwendung des neuen Kennzeichens für Beförderungseinheiten, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten

Der Vertreter der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) hatte der Gemeinsamen Tagung im März 2010 einen Antrag vorgelegt, ab dem 1. Januar 2011 für die Kennzeichnung von Beförderungseinheiten, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, nur noch das am 1. Januar 2011 in Kraft tretende rautenförmige Kennzeichen zu verwenden. Die Gemeinsame Tagung hatte diesen Antrag abgelehnt, da der IMDG-Code die Verwendung des bisherigen Kennzeichens mit der Aufschrift "LTD QTY" bis 31. Dezember 2011 zulässt und die Verwendung des rautenförmigen Kennzeichens erst ab dem 1. Januar 2012 vorschreibt und aus diesem Grund eine größtmögliche Flexibilität gewahrt bleiben sollte (Zeitschrift Nr. 1/2010, S. 15).

Der Vertreter der IRU hatte darauf hin der WP.15 einen neuen Antrag vorgelegt, in dem eine Anwendung der neuen Kennzeichnung auf Beförderungseinheiten ab dem 1. Juli 2011 und für Container ab dem 1. Januar 2012 vorgeschlagen wurde. Auf der Grundlage von Kommentaren der verschiedenen Delegationen wurde der Antrag der IRU im Laufe der Sitzung erneut geändert, wobei nur noch die Feststellung beibehalten wurde, dass Beförderungseinheiten, die nach den alten LQ-Vorschriften verpackte gefährliche Güter in

begrenzten Mengen enthalten, auch mit dem neuen Kennzeichen gekennzeichnet werden dürfen. Darüber hinaus dürfen Beförderungseinheiten mit dem neuen Kennzeichen gekennzeichnet werden, selbst wenn der beförderte Container noch das alte Kennzeichen aufweist.

Dieser modifizierte Antrag, der eindeutig unter die Kompetenz der Gemeinsamen Tagung fällt, wurde von der WP.15 entgegen den üblichen Verfahrensregeln angenommen.

Ausbildung der Fahrzeugführer

Die WP.15 prüfte die bei den beiden letzten Tagungen diskutierten Änderungen in Kapitel 8.2 betreffend die Ausbildung der Fahrzeugführer in zweiter Lesung und entschied, das Kapitel 8.2 vollständig neu herauszugeben.

Orangefarbene Kennzeichnung von Anhängern ohne Zugmaschine

Ein gemeinsamer Antrag Deutschlands und Schwedens, von der Zugmaschine getrennte Anhänger hinsichtlich der Anbringung der orangefarbenen Kennzeichnung wie Beförderungseinheiten zu behandeln, um sicherzustellen, dass diese Anhänger während des zeitweiligen Aufenthalts auf Parkplätzen gekennzeichnet sind, wurde von der WP.15 nicht angenommen.

Bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses wurde die Entscheidung getroffen, 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 (Placards) versehen sind, und zwar auch in den Fällen, in denen das ADR nur eine Kennzeichnung der Front- und der Heckseite der Beförderungseinheit vorsieht. Als einzige 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 (Zeitschrift Nr. 4/2009, S. 57).

Vor diesem Hintergrund hatten die Vertreter Deutschlands, Österreichs und Schwedens während der Tagung einen modifizierten Antrag vorbereitet, der zumindest für Anhänger, die im Huckepackverkehr befördert werden sollen, eine orangefarbene Kenn-

zeichnung an der Frontseite vorsah. Da zu der vorgeschlagenen Formulierung noch kein Konsens erzielt werden konnte, wurden die Vertreter dieser Staaten gebeten, für die nächste Tagung einen neuen Wortlaut vorzuschlagen.

Handhabung und Verstaung von Containern und Tankcontainern

Der Unterabschnitt 7.5.7.4 legt fest, dass die Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.7.1 für die Verstaung von Versandstücken auch für das Beladen und Verstaunen von Containern auf Fahrzeugen sowie für das Entladen von Containern von Fahrzeugen gelten. Auf Antrag Deutschlands entschied die WP.15, neben den Containern auch Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks und MEGC zu erwähnen. Auf Antrag der Russischen Föderation wurde diese Änderung jedoch vorläufig in eckige Klammern gesetzt, da nicht alle Vorschriften des Unterabschnitts 7.5.7.1 auf die Handhabung und Verstaung der verschiedenen Container angewendet werden können und der Unterabschnitt 7.5.7.4 deshalb präziser formuliert werden müsste.

Schriftliche Weisungen

Der RID-Fachausschuss hatte bei seiner 47. Tagung (Sofia, 16. bis 20. November 2009) auf der Grundlage des ADR-Musters schriftliche Weisungen für den Triebfahrzeugführer beschlossen und dem Sekretariat der OTIF den Auftrag erteilt, die dabei vorgenommenen redaktionellen Korrekturen der WP.15 zurückzumelden. Die WP.15 erklärte sich erst nach einer längeren Diskussion bereit, diese Änderungsvorschläge überhaupt zu erörtern, da die Ansicht vertreten wurde, dass eine Harmonisierung wegen der unterschiedlichen betrieblichen Bedingungen bei den beiden Verkehrsträgern nicht notwendig sei. Obwohl für die Ausgabe 2011 bereits zahlreiche Änderungen zu den schriftlichen Weisungen angenommen wurden, wurde sogar das Argument vorgebracht, dass die schriftlichen Weisungen wegen der hohen Auflage möglichst wenig verändert werden sollten.

Verkehrsbeschränkungen in Straßentunneln

Die Vertreter der FIATA, der IRU und des CEFIC erinnerten daran, dass die ADR-Vertragsparteien seit dem 1. Januar 2010 Verkehrsbeschränkungen in Straßentunneln nur noch nach den Vorschriften des ADR anwenden dürfen. Sie stellten fest, dass zahlreiche Vertragsparteien bisher nicht ihren Pflichten hinsichtlich der Kategorisierung der Tunnel, der Signalisierung und der Mitteilung an das Sekretariat nachgekommen seien, was zu großen logistischen Problemen führe.

Da verschiedene Delegierte bemerkten, dass die für den Straßenverkehr zuständigen Behörden nicht immer mit den zuständigen Behörden des ADR identisch seien, wurde vereinbart, dieses Problem dem Binnenverkehrsausschuss der UNECE zur Kenntnis zu bringen.

Nächste Sitzung

Die 89. Tagung der WP.15 wird vom 25. bis 29. Oktober 2010 stattfinden.

RID-Fachausschuss Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik

Bern, 18./19. Mai 2010

Am 18. und 19. Mai 2010 fand die 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses statt.

Entgleisungsdetektion

Anlässlich seiner 47. Tagung hatte der RID-Fachausschuss auf Antrag der Europäischen Kommission beschlossen, die ursprünglich für die RID-Ausgabe 2011 vorgesehene Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion um zwei Jahre zu verschieben. Dieser Aufschub um zwei Jahre sollte von der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) dazu genutzt werden, bis Ende 2011 ihre Studien zur Vorbeugung oder zur Detektion von Entgleisungen zu Ende zu führen und die Ergebnisse dem RID-Fachausschuss mitzuteilen (s. Zeitschrift 4/2009, S. 58).

Da zu den von der Europäischen Kommission und der ERA in Auftrag gegebenen Studien noch keine Zwischenergebnisse vorliegen, konnten zu diesem Tagesordnungspunkt keine Fortschritte erzielt werden. Der Vertreter Deutschlands forderte jedoch eindringlich, dass die durchgeführten Studien 2013 auch tatsächlich zur Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion in das RID führen werden.

Die Vertreter der Schweiz und des Verbands der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) unterstützten diese Forderung und wiesen darauf hin, dass die Entwicklung alternativer Systeme für die Entgleisungsdetektion nur auf der Grundlage klar definierter Vorgaben möglich sei. Außerdem müsse die für die Durchführung von Tests und Zulassungsverfahren notwendige Zeit berücksichtigt werden.

Aufgrund des leicht positiven Ergebnisses der Kosten-Nutzen-Analyse der ERA bezüglich der Entgleisungsdetektoren forderte der Vertreter Deutschlands die ERA auf zu prüfen, ob die Beschränkung der Anwendung von Entgleisungsdetektoren auf Güterwagen mit sehr gefährlichen Gütern für den Fortgang der Arbeiten nicht eher kontraproduktiv sei und ob die Anwendung nicht vielmehr auf alle Güterwagen mit gefährlichen Gütern ausgedehnt werden sollte.

Tropfleckagen

Der Vertreter des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) informierte die Arbeitsgruppe darüber, dass der deutsche Verband der chemischen Industrie auf nationaler Ebene eine Arbeitsgruppe zum Problem der Tropfleckagen ins Leben gerufen habe. Zweck dieser Arbeitsgruppe, die unter anderem aus Vertretern der chemischen Industrie und der Mineralölindustrie besteht, sei es, den Befüllungs- und Entleerungsprozess genauer zu beleuchten und die Ergebnisse dieser Untersuchung eventuell in die Entwicklung eines Leitfadens für die Befüller einfließen zu lassen.

Der Vertreter Deutschlands informierte die Arbeitsgruppe über die Absicht seines Landes, systematische Kontrollen zu einzelnen Aspekten der Problematik von Tropfleckagen durchzuführen. Die Vertreterin Frankreichs berichtete über die von den französischen Behörden zur Verbesserung der Lage in diesem Bereich unternommenen Maßnahmen. Durch die Analyse der Berichte über Zwischenfälle mit Tropfleckagen seien die zuständigen Behörden in der Lage gewesen, nicht nur die Ursachen für die Tropfleckagen zu ermitteln, sondern auch den verantwortlichen Befüller ausfindig zu machen und direkt zu kontaktieren, was zu einer Verbesserung der Situation geführt habe.

Übergangsvorschriften in Abschnitt 1.6.3 RID

Bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses wurde der Arbeitsgruppe der Auftrag erteilt, diejenigen Übergangsvorschriften in Abschnitt 1.6.3 des RID zu prüfen, aus denen nicht klar hervorgeht, von welchen Bauvorschriften abgewichen werden darf. Die Arbeitsgruppe wurde um Prüfung gebeten, welche Übergangsvorschriften gestrichen werden könnten, weil sie zwischenzeitlich überholt sind oder aber weil die betroffenen Kesselwagen oder Batteriewagen das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben (s. Zeitschrift 4/2009, S. 57)

Da die in einem Dokument Deutschlands vorgeschlagenen Anpassungs- oder Streichungsvorschläge auch Auswirkungen auf festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge und Tankcontainer haben könnten und da bestimmte untersuchte Übergangsvorschriften für beide Verkehrsträger (RID und ADR) gelten, äußerte die Arbeitsgruppe den Wunsch, dass diese Frage zunächst durch die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung geprüft werden sollte.

Zusammensetzung von Gefahrgutzügen zur Verhinderung eines BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion – Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit)

Der Vertreter der Niederlande informierte die Arbeitsgruppe über die Absicht seiner Regierung, ein Eisenbahn-Grundnetz für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zu schaffen, basierend auf einer die Zusammensetzung von Gefahrgutzügen zur Verhinderung eines "heißen" BLEVE berücksichtigenden Risikoabschätzung. Die Analyse der niederländischen Risikokalkulation habe gezeigt, dass das höchste Risiko eines "heißen" BLEVE (vollständiges Versagen eines Kesselwagens aufgrund eines äußeren Brands), dessen Folgen verheerender seien als die eines "kalten" BLEVE (vollständiges Versagen eines Kesselwagens mit entzündbaren verflüssigten Gasen aufgrund einer Entgleisung/Kollision), in Zügen bestehe, in denen sich Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen und Kesselwagen mit leicht entzündbaren flüssigen Stoffen direkt nebeneinander befinden. Die niederländische Regierung habe die bei der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in der Selbstverpflichtung unterstützt, die Züge so zusammenzustellen, dass zwischen Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen und Kesselwagen mit leicht entzündbaren flüssigen Stoffen ein Abstand von mindestens 18 Metern besteht. Da eine große Anzahl Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen in den Niederlanden aus dem Ausland kommen, forderte der Vertreter der Niederlande die Mitglieder der Arbeitsgruppe auf, über den internationalen Aspekt dieser Problematik nachzudenken.

Die Arbeitsgruppe beschloss, sich dieses Themas anzunehmen, sobald die Arbeitsergebnisse der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zur Verringerung des Risikos eines BLEVE vorliegen. Bei der späteren Behandlung sollte auch berücksichtigt werden, dass das Risiko eines "heißen" BLEVE" auch durch die Ausdehnung der Vorschrift zur Ausrüstung von Kesselwagen mit Energieverzehrelementen auf Kesselwagen mit entzündbaren flüssigen Stoffen vermindert werden könnte. Darüber hinaus müsste berücksichtigt werden,

dass häufigere Rangierbewegungen im Zusammenhang mit komplexeren Zugbildungsvorschriften zusätzliche Unfall- und Zwischenfallrisiken bergen könnten.

Bericht über einen Unfall in Barendrecht (Niederlande)

Die Arbeitsgruppe nahm den vorläufigen Bericht über den Unfall vom 24. September 2009 in Barendrecht in der Nähe von Rotterdam zur Kenntnis. Unfallursächlich für die Frontalkollision zweier Güterzüge war die Nichtbeachtung eines Halt zeigenden Signals durch einen der beiden Triebfahrzeugführer. In einem der beiden Züge waren sieben mit UN 1268 (Erdöldestillate oder Erdölprodukte) befüllte Kesselwagen mit Energieverzehrelementen ausgerüstet, obwohl dies im RID für diese Gefahrgüter nicht vorgeschrieben ist.

Der Vertreter der Niederlande merkte an, dass die niederländischen Behörden ihre Untersuchungen zu diesem Unfall fortsetzen werden und die endgültigen Ergebnisse dieser Untersuchungen im Laufe dieses Jahres vorliegen sollten.

Bericht über einen Unfall in der Nähe von Stewarton (Vereinigtes Königreich)

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informierte die Arbeitsgruppe über einen Unfall vom 27. Januar 2009 in der Nähe von Stewarton. Nach dem Einsturz einer Eisenbahnbrücke waren einige Wagen eines Güterzuges mit Gasöl, Dieseldieselkraftstoff und Kerosin (UN-Nummern 1202 und 1223) entgleist und umgekippt. Ca. 220 000 Liter Diesel und Kerosin waren aus vier der entgleisten Wagen ausgelaufen, was zu erheblichen Umweltschäden geführt hat. Aus der Unfallanalyse geht hervor, dass infolge von Überpufferungen Kupplungshaken die Tankkörper von drei benachbarten Wagen durchbohrt hatten.

Die Abteilung zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen des Vereinigten Königreichs hatte angeregt, die Möglichkeit einer Ausdehnung der Anwendung der Sondervorschrift TE 25 in Abschnitt 6.8.4 b) (Überpufferungsschutzeinrichtungen), die aktuell nur für sehr gefährliche Güter gilt, auf andere Gefahrgüter zu prüfen. Für eine solche Ausdehnung müsste zunächst eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden, in die auch die Ausdehnung der Anwendung anderer technischer Maßnahmen wie Entgleisungsdetektion und Energieverzehrelemente einfließen sollte.

Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio (Italien)

Die Vertreterin Frankreichs informierte die Arbeitsgruppe über die von der italienischen Eisenbahnsicherheitsbehörde für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen Italien und Frankreich getroffenen Entscheidungen. Sie bat die Mitglieder der Arbeitsgruppe um eine Stellungnahme bezüglich der Rechtmäßigkeit dieser Beschlüsse und der Vorgehensweise Italiens. Sie erachtete es als notwendig zu prüfen, ob die Art und Weise, mit der die zusätzliche Maßnahmen zur Anwendung gebracht wurden (nahezu unmittelbare oder sehr kurzfristige Anwendung) nicht in Widerspruch zu Artikel 5 der Richtlinie 2008/68/EG und zum Abschnitt 1.9.4 RID steht. Auch wies sie darauf hin, dass der Wortlaut der Beschlüsse auf verschiedene Absätze des RID Bezug nehme, sie aber nicht richtig auslege (z.B. Absatz 6.8.2.4.4).

Der Vertreter der Europäischen Kommission informierte die Arbeitsgruppe über die bereits von der Europäischen Kommission angestellte Untersuchung zur Prüfung der Frage, ob Italien mit diesen zusätzlichen Maßnahmen gegen europäisches Recht verstößt. Er bedauerte, dass die Vertreter Italiens bei dieser Sitzung nicht anwesend sind, um die Beweggründe für diese Beschlüsse zu erläutern.

RID-Fachausschuss

48. Tagung

Bern, 19./20. Mai 2010

Am 19. und 20. Mai 2010 fand in Bern unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) die 48. Tagung des RID-Fachausschusses statt. Von den 41 stimmberechtigten Mitgliedstaaten der OTIF waren 16 Staaten vertreten.

Genehmigung der von der letzten Gemeinsamen Tagung für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 angenommenen Änderungen

Diese zweitägige Sitzung diente dazu, die letzten Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 anzunehmen. Der RID-Fachausschuss genehmigte – wie bereits zwei Wochen zuvor die WP.15 – alle Änderungen, die von der Gemeinsamen Tagung im März für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 angenommen wurden.

Überschreitung des Datums der Zwischenprüfung bei nicht vorhandener Kennzeichnung des Kesselwagens mit dem Buchstaben "L"

Im Gegensatz zum ADR sieht das RID neben der Angabe des Datums der zuletzt durchgeführten Prüfung auf dem Tankschild auch die Angabe des Datums der nächsten Prüfung auf dem Kesselwagen vor, die mit dem Buchstaben "L" ergänzt werden muss, wenn es sich dabei um eine Zwischenprüfung handelt. Diese zusätzliche Kennzeichnung ist erforderlich, um zu vermeiden, dass der Wagenmeister zur Prüfung der Frist auf den Kesselwagen steigen muss. Da die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.25 vorsieht, dass die Kesselwagen erst bei der ersten, nach dem 1. Januar 2009 vorzunehmenden Prüfung mit dem Buchstaben "L" gekennzeichnet werden müssen, kann der Wagenmeister während der Übergangsperiode nur durch Besteigen des Kesselwagens erkennen, ob die Frist um drei Monate überschritten werden darf.

Die Tschechische Republik hatte aus diesem Grund den Antrag gestellt, die Überschreitung der Frist für die Durchführung der Zwischenprüfung um drei Monate in diesen Fällen nur dann zuzulassen, wenn auf dem Kesselwagen das Datum der nächsten Prüfung auch tatsächlich mit dem Buchstaben "L" ergänzt ist. Dieser Antrag wurde vom RID-Fachausschuss angenommen.

Unterabschnitt 1.4.3.6 b)

Der Unterabschnitt 1.4.3.6 b) schreibt vor, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu Angaben über die Zusammensetzung des Zuges, die UN-Nummern der beförderten gefährlichen Güter, die Einreihung der Wagen im Zug und die Masse der Ladung hat.

Im Rahmen der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung waren bei der Zusammenstellung von Informationen, die durch telematische Anwendungen zur Verfügung gestellt werden können, verschiedene Fragen zu Unterabschnitt 1.4.3.6 b) des RID aufgetaucht, die mit einem Antrag des Sekretariats ausgeräumt werden sollten.

Der RID-Fachausschuss stimmte diesem Antrag zu und war mehrheitlich der Meinung, dass dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auch Informationen zu in begrenzten Mengen beförderten gefährlichen Gütern vorliegen müssen, sofern bei Wagen und Großcontainern eine Kennzeichnung erforderlich ist. Der derzeitige vierte Spiegelstrich, der die Angabe der Masse der Ladung vorsieht, wurde gestrichen, da es sich dabei um

eine nicht gefahrgutbezogene Masse handelt. Sie ist vielmehr für die Berechnung des Bremsgewichts erforderlich und muss daher unabhängig davon, ob es sich um Gefahrgut handelt oder nicht, auf der Grundlage allgemeiner eisenbahnrechtlicher Vorschriften dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur geliefert werden.

Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck sowie als Expressgut

Bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses hatte der Vertreter der Schweiz über einen Zwischenfall informiert, der sich bei der Beförderung einer Virusprobe (UN-Nummer 3373) als Handgepäck in einem Personenzug ereignet hatte. Gemäß Sondervorschrift 319 und nach Absatz (11) der Verpackungsanweisung P 650 waren neben den Vorschriften dieser Verpackungsanweisung keine weiteren Vorschriften des RID zu beachten und damit auch die Beförderung als Handgepäck zugelassen gewesen. Im Rahmen der Diskussion war deutlich geworden, dass die Vorschriften für die Beförderung als Hand- und Reisegepäck in Kapitel 7.7 überhaupt nicht zur Anwendung kommen, wenn die Bedingungen für eine Freistellung gemäß Abschnitt 1.1.3 erfüllt und die weiteren Bestimmungen des RID nicht mehr zu beachten sind. Der RID-Fachausschuss hatte daher beschlossen, eine informelle Arbeitsgruppe mit der Lösung dieser rechtstechnischen Frage zu befassen.

Kurz vor der 48. Tagung des RID-Fachausschusses wurde diese informelle Arbeitsgruppe auf Einladung der Schweiz abgehalten, deren Vorschläge wie folgt zusammengefasst werden können:

- Der Abschnitt 1.1.2 betreffend den Geltungsbereich sollte ergänzt werden, um klarzustellen, dass das RID auch die Beförderung gefährlicher Güter in anderen Zügen als in Güterzügen regelt. Dabei sollte zwischen der Beförderung von Expressgut einerseits und der Beförderung von Hand- und Reisegepäck andererseits unterschieden werden.
- Die Beförderung von Hand- und Reisegepäck sollte dann im Detail im neuen Unterabschnitt 1.1.3.8 und in Kapitel 7.7 geregelt werden. Die Aufnahme einer Vorschrift in Abschnitt 1.1.3 wurde für erforderlich gehalten, um klarzustellen, welche Freistellungen auch für Hand- und Reisegepäck gelten. Dabei wurden gegenüber der heutigen Rechtslage zusätzliche Freistellungen aufgenommen, die heute insbesondere im Straßenverkehr eine Rolle spielen und daher auch für Autoreisezüge relevant sein können (z.B.

"Handwerkerregelung" in Unterabschnitt 1.1.3.1 c)).

- Da alleinige Verweise in Unterabschnitt 1.1.3.8 als nicht ausreichend anwenderfreundlich angesehen wurden, wurde in Kapitel 7.7 eine ausformulierte Liste aller für Hand- und Reisegepäck geltenden Freistellungen aufgenommen.
- Für Expressgut, dessen Bedeutung in Europa stark zurückgegangen ist, konnte die Arbeitsgruppe bisher keine Lösung finden. Es wurde jedoch die Überlegung angestellt, die CE-Vorschriften in Kapitel 7.6 und in Spalte (19) der Tabelle A zu streichen und die begrenzten Mengen des Kapitels 3.4 und die freigestellten Mengen des Kapitels 3.5 zur Beförderung als Expressgut zuzulassen. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) wurden gebeten, diese Vorgehensweise zu prüfen und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt einen konkreten Antrag vorzulegen.

In der Diskussion im RID-Fachausschuss wurde vom Vertreter Österreichs die Notwendigkeit der Regelung desselben Sachverhalts in Unterabschnitt 1.1.3.8 und Kapitel 7.7 in Frage gestellt, da dies bei späteren Änderungen eine Fehlerquelle darstellen könnte.

Es wurde erläutert, dass die Doppelregelung von der Arbeitsgruppe als erforderlich angesehen wurde, weil eine Verknüpfung zu den für Güterzüge geltenden Freistellungen in Abschnitt 1.1.3 hergestellt werden muss und bei einer alleinigen Regelung in Kapitel 7.7 der Hinweis entfallen würde, dass das Kapitel 7.7 unabhängig von den Freistellungen in Abschnitt 1.1.3 anzuwenden ist. Diese Doppelregelung wurde auch vor dem Hintergrund vorgenommen, dass sich die verschiedenen Teile des RID an unterschiedliche Adressaten richten. Während der Teil 1 für alle Anwender gilt, richtet sich der Teil 7 an den Beförderer und damit auch an das Eisenbahnpersonal, das Reisegepäck annimmt.

Da momentan keine rechtlichen Widersprüche zwischen Unterabschnitt 1.1.3.8 und Kapitel 7.7 bestehen, nahm der RID-Fachausschuss den Textvorschlag der Arbeitsgruppe an. Die Frage der Doppelregelung könnte jedoch auf der Grundlage eines Antrags für die RID-Ausgabe 2013 erneut überdacht werden.

Nächste Tagung

Die 49. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 2. bis 5. November 2010 in Luxemburg stattfinden.

Themen aus dem Bereich Zulassung/Technik

OTIF Workshop

ETV Fahrzeuge - Güterwagen,
ETV Fahrzeuge - Lärm

Skopje, 26./27. Mai 2010

Die Teilnehmer der 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH (18. und 19. November 2009 in Bern) lobten den von der OTIF im Juni in Zagreb organisierten Workshop und regten an, öfter derartige Workshops abzuhalten. Ziel des Sekretariats der OTIF ist, wie von den Mitgliedstaaten und der Wirtschaft gefordert, die Annahme der ETV (Einheitliche technische Vorschriften) Fahrzeuge - Güterwagen und der ETV Fahrzeuge - Lärm bei der 4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im September 2010. Um vom Fachwissen möglichst vieler Experten zu profitieren, organisierte das Sekretariat der OTIF Ende Mai 2010 einen Workshop zu diesen ETVs. Der Workshop fand auf Vorschlag des Vertreters der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien in Skopje statt.

Dieser Vorschlag, den Workshop in der „Region“ abzuhalten, wurde begrüßt (wie bereits der Workshop im November 2008 in Belgrad oder der während der Beratungen der Nicht-EU OTIF Mitgliedstaaten abgehaltene Workshop über die TSI Entwürfe), da so die Reisekosten niedrig gehalten werden und mehr Vertreter aus dieser Region teilnehmen konnten. Es nahmen nicht nur Regierungsvertreter an diesem Workshop teil, sondern auch Vertreter der Anwender der OTIF Vorschriften wie Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahnindustrie. Die Gesamtteilnehmerzahl betrug 50 Personen aus Belgien, Bosnien-Herzegowina, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Serbien, Slowakei, Slowenien und der Schweiz. Aufgrund des Boykotts der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) musste das Sekretariat der OTIF versuchen, die Qualität des Workshops auf andere Weise zu sichern. Dank der freundlichen Unterstützung des CER konnten alle notwendigen Präsentationen gehalten werden. Die Vortragenden, Herr Bikowski (DB) und Herr Letourneaux (SCNF), stellten die TSI Fahrzeuge - Güterwagen und die TSI Fahrzeuge - Lärm sehr objektiv und verständlich dar.

Workshopsprache war Englisch, da dies auch die Arbeitssprache der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH und der ERA bei den vorbereitenden Arbeiten zu TSI Entwürfen ist. Die OTIF sorgte aber auch für Simultanverdolmetschungen in die/aus der serbokroatischen, mazedonischen und albanischen Sprache, so dass auch Experten aus den Nachfolgestaaten Jugoslawiens mit geringen oder keinen Englischkenntnissen ihr Fachwissen einbringen konnten.

Das Ziel dieses Workshops, nämlich die Vermittlung von grundlegenden Informationen über den rechtlichen Rahmen der technischen Vorschriften der OTIF, über die Annahmeverfahren für OTIF Vorschriften im Fachausschuss für technische Fragen und insbesondere über ETV Entwürfe wurde erreicht, indem diese Informationen den Teilnehmern in hervorragend vorbereiteten Präsentationen von Vertretern des CER und des Sekretariats der OTIF übermittelt wurden.

Der Workshop war also ein voller Erfolg. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass sie von diesem Workshop profitiert haben und ihre Kenntnisse bezüglich der OTIF Vorschriften vertiefen konnten. Dies wird dem gesamten Eisenbahnsektor im OTIF Einzugsgebiet zu Gute kommen.

Alle Dokumente und Präsentationen des Skopje-Workshops sind auf Website der OTIF frei verfügbar (<http://www.otif.org/technik/konsultationen-workshops-und-praesentationen.html>).
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen

124. und 125. Tagung

Genf, 2.-5. Februar und 25.-28. Mai 2010

Im Rahmen ihrer Bemühungen um Erleichterungen im Eisenbahnverkehr verfolgen die OTIF und die OSShD seit einigen Jahren das Vorhaben, dem Internationalen Übereinkommen zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen aus dem Jahre 1982 („Harmoni-

sierungsübereinkommen“¹) eine neue Anlage betreffend den Grenzübergang von Gütern im Eisenbahnverkehr beizufügen. Ein gemeinsamer Entwurf beider Organisationen für diese neue Anlage 9 zum Harmonisierungsübereinkommen wurde in mehreren Tagungen der UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen (WP.30) beraten, wobei unter anderem Vorschläge der Europäischen Kommission berücksichtigt wurden. Die Beratungen des Entwurfs wurden zwar später abgeschlossen als ursprünglich erwartet (s. Zeitschrift 4/2008, S. 49 und 1/2009, S. 8), jedoch noch so rechtzeitig, dass der Entwurf dem Verwaltungsausschuss (d.h. dem gemäß Art. 22 des Übereinkommens zuständigen Organ für Änderungen) vor seiner – nach einem 5-jährigen Rhythmus im Jahre 2010 vorgesehenen – Tagung vorgelegt werden konnte.

Dies ist geschehen, nachdem in der 124. Tagung die letzten Anpassungen (redaktioneller Natur) am Entwurf vorgenommen wurden. Eine Vertreterin des OTIF-Sekretariates nahm an der 124. und der 125. Tagung zeitweise teil. In der 125. Tagung fand keine weitere Diskussion über den Entwurf für eine neue Anlage 9 zum Harmonisierungsübereinkommen statt.

Vielmehr wurde eine Diskussion über ein anderes Vorhaben der OTIF und der OSShD geführt, nämlich Erleichterungen im Bereich des Eisenbahnpersonenverkehrs. Gleichzeitig mit dem Entwurf für eine neue Anlage zum Harmonisierungsübereinkommen haben beide im Eisenbahnbereich tätige Organisationen der WP.30 auch einen Entwurf für ein neues Übereinkommen betreffend Erleichterungen im Eisenbahnpersonenverkehr vorgelegt (s. Zeitschrift 1/2007, S. 6/7). Dieser Entwurf stützte sich auf das bestehende Internationale Abkommen zur Erleichterung des Grenzüberganges für Reisende und Gepäck im Eisenbahnverkehr aus dem Jahre 1952,¹ wobei auch den Bedürfnissen derjenigen Staaten Rechnung getragen werden sollte, die das SMPS² anwenden.

Da sich bei diesem Vorhaben die Frage nach dem Verhältnis des neuen Übereinkommens zum bestehenden stellte, tendierte die WP.30 eher zu einer Revision des bestehenden. Als Hindernis für diese Lösung hat sich jedoch die Tatsache erwiesen, dass das Abkommen aus dem Jahre 1952 keine Bestimmung betreffend eine Abänderung seines Textes enthielt (sondern lediglich

eine Bestimmung betreffend eine Abänderung des darin enthaltenen Musters der internationalen Zollanmeldung).

Die 125. Tagung der WP.30 stellte fest, dass nach Prüfung der Frage durch den UNO-Rechtsdienst sich als einziger Lösungsweg das folgende Vorgehen abzeichnet: Das Hindernis kann beseitigt werden, indem dem Abkommen ein Zusatzprotokoll mit entsprechenden Regeln für eine Revision hinzugefügt wird. Nach dem vom UNECE-Sekretariat erarbeiteten Entwurf für ein solches Protokoll könnte dieses Protokoll im schriftlichen Verfahren von den bisherigen (10) Vertragsparteien verabschiedet werden und – sofern innerhalb von sechs Monaten (nach der Mitteilung des angenommenen Textes durch den Generalsekretär) kein Widerspruch eingeht – automatisch in Kraft treten. Die SMPS-Staaten könnten dann dem Abkommen beitreten und das Änderungsverfahren nach den auf diese Art und Weise ins Abkommen neu aufgenommenen Regeln könnte eingeleitet werden. Die nächste Tagung der WP.30, welcher der Entwurf für das Zusatzprotokoll in allen drei Arbeitssprachen der UNECE – einschließlich des Russischen – als offizielles Dokument vorgelegt werden soll, sollte darüber einen Beschluss fassen.

Verwaltungsausschuss für das „Harmonisierungsübereinkommen“ 1982

9. Tagung

Genf, 27. Mai 2010

Diese Tagung war zwecks Annahme des Entwurfs für die neue Anlage 9 zum Internationalen Übereinkommen zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen („Harmonisierungsübereinkommen“ 1982)¹ betreffend Erleichterung der Grenzübergangsverfahren für den internationalen Eisenbahngüterverkehr einberufen worden. Dieser Entwurf, der in den vier Sprachen des Übereinkommens (Englisch, Französisch, Russisch und Spanisch) vorlag², war das Ergebnis gemeinsamer Initiativen der OSShD und der OTIF sowie mehrjähriger Beratungen in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen (WP.30) der UNECE, in die sich in der Endphase auch die EU als Vertragspartei des Übereinkommens eingeschaltet hatte. Seitens des Vertreters der EU wurde nunmehr mitgeteilt, dass die internen Verfahren abgeschlossen seien und dem vorliegenden Text zugestimmt wird. Änderungen würden allerdings

¹ s. <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs> (englisch, französisch und russisch)

² s. Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr, s. <http://www.osjd.org> (Dokumente/Transportrecht - nur russisch)

¹ s. <http://www.unece.org/trans/conventn/harmonie.pdf>

² s. <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/ac3-documents.html>

eine neuerliche Befassung betroffener Dienste der EU erfordern. Überraschenderweise hat kurzfristig die Zollverwaltung der Schweiz vom Sekretariat als INF-Dokument verteilte Einwände eingebracht, auf die einzugehen ratsam erschien, obwohl kein Vertreter der Schweiz anwesend war. Dies deshalb, weil bereits der Einspruch eines einzigen Vertragsstaats das Inkrafttreten der Anlage verhindern würde. Als Ergebnis der Diskussion, in der stellvertretende Generalsekretär der OTIF sowie die Vertreter der EU und der OSJD für die Beibehaltung der betreffenden Texte aussprachen, kam man zur einhelligen Auffassung, dass allen Einwänden durch entsprechende Erläuterungen zum Text Rechnung getragen werden kann, die im Bericht über die Tagung aufscheinen³. Die Anlage 9 wurde demgemäß in der vorgelegten Fassung einstimmig angenommen. Im Hinblick auf das im nächsten Jahr zu erwartende Inkrafttreten der neuen Anlage erscheint es angebracht, rechtzeitig auf internationaler und nationaler Ebene Überlegungen zur Umsetzung anzustellen. Im Aufgabenbereich der OTIF wird dazu im Rahmen der für Mitte November 2010 vorgesehenen ersten Tagung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr Gelegenheit bestehen.

Internationales Transportforum 2010

Leipzig, 26.-28. Mai 2010

Das Internationale Transportforum fand in diesem Jahr unter kanadischer Präsidentschaft wiederum in Leipzig statt. Der Veranstaltungsort wird auch in den nächsten Jahren unverändert bleiben. An der Jahreskonferenz nahmen 49 Verkehrsminister und mehr als 900 Delegierte von Regierungen, internationalen und nationalen Organisationen und Verbänden teil, wobei Vertreter der Privatindustrie in der Überzahl waren. Das Forum wurde von einer deutlich grösser gewordenen Ausstellung bedeutender Industrieunternehmen begleitet. Dabei lag wegen des diesjährigen Konferenzschwerpunktes grösseres Gewicht bei den besonders innovationsgeneigten Unternehmen und Zulieferern der unterschiedlichen Verkehrsbereiche. Die OTIF war durch den Generalsekretär vertreten. Hauptsprecher der diesjährigen Veranstaltung war Bertrand Piccard der in einem perfekten Auftritt die Planung, den Bau und die erstens Tests mit dem ausschliesslich von Solarenergie angetriebenen Flugzeug „Solar Impulse“ berichtete. Das diesjährige Konferenzthema „Transport und Innovation: das Potenzial freisetzen“ führte erwartungsgemäss zu einer Konzentration auf Themen, die sich stärker den Aspek-

ten des Energieverbrauchs, des Emissionsverhaltens und der Verkehrsvermeidung insgesamt widmeten. Aspekte des bekanntlicherweise besonders umweltlichen Verkehrsträgers Eisenbahn standen daher nicht im Vordergrund.

Aus den verschiedenen Grundsatzvorträgen und Panel Diskussionen ergab sich aber immerhin, dass die Politik entschlossen ist, die CO₂-Emission insbesondere im Strassen- Luft- und Seeverkehr deutlich zu senken, um die einzelstaatlich und global unterschiedlichen Umweltziele zu erreichen. Deutlich kritisch waren die Äusserungen zu der Sonderstellung der Autoindustrie, der es nach der Auffassung vieler Teilnehmer nach wie vor gelingt, politische Entscheidungen zu stark zu eigenen Gunsten zu beeinflussen. Auch das Thema „road-pricing“ das erwartungsgemäss einen breiten Raum der Diskussionen einnahm, wird nicht durchweg als Motor der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene angesehen. Dabei wurde angemerkt, dass es der Politik bisher nicht gelungen ist, den direkten Zusammenhang zwischen „road-pricing“ und der Nutzung von Verlagerungspotenzialen herzustellen, da noch immer eine starke Tendenz besteht, die daraus erzielten Einnahmen ohne konkrete Zweckbindung für allgemeine Haushaltszwecke zu verwenden. Dies führe insbesondere zu Misstrauen bei den Bürgern und entsprechenden Widerständen.

Die nächstjährige Tagung des Internationalen Transportforums wird im Jahr 2011 dem Thema „Verkehr und Gesellschaft“ gewidmet sein.

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE

Prag, 24.-26. Mai 2010

An der Veranstaltung mit rund 300 Teilnehmern aus 47 Staaten sowie zahlreichen Organisationen und Unternehmen nahm seitens der OTIF der stellvertretende Generalsekretär teil, der einen Vortrag im Rahmen des Plenums V „The impact of transportation on environment and security“ hielt. Zielsetzung der Tagung war es einerseits, die in den vorangegangenen vorbereitenden Tagungen der OSZE präsentierten Bewertungen der aktuellen Situation in den Bereichen Umweltschutz sowie Sicherungsmassnahmen und Erleichterungen im Landverkehr insbesondere mit Staaten ausserhalb von Europa zu vervollständigen und andererseits Ideen für ein Follow-up im Sinne konkreter und brauchbarer Empfehlungen an die OSZE anzuregen. Zum Schwer-

³ s. <http://www.unece.org/trans/bcf/ac3/ac3-reports.html>

punkthema Gefahrgutbeförderung wurden dazu besonders von Kasachstan und der OTIF unter anderem folgende Ideen vorgebracht:

- Analyse der im Recht der OTIF und der OSJD verbliebenen Unterschiede im Vorschriftenbereich und Festlegung von Massnahmen zur Harmonisierung;
- Erarbeitung eines Programms zur stufenweisen Modernisierung des Eisenbahnrollmaterials unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen und technischen Normen der EU;
- Untersuchung traditioneller eurasischer Routen für den Gefahrguttransport im Hinblick auf Massnahmen zur Vorbeugung von Unfällen und Verminderung der Folgen solcher Unfälle;
- Einräumung der Möglichkeit, für eine Übergangszeit gefährliche Güter auf dem Gebiet von Mitgliedstaaten der OTIF mit Rollmaterial zu befördern, das den Anforderungen der OSJD entspricht;
- Förderung technischer Innovationen insbesondere im Bereich der Telematik;
- Ausbau fachlicher Kapazitäten im Bereich der zuständigen Regierungsstellen;
- Unterstützung der Übersetzung der internationalen Gefahrgutbeförderungsvorschriften in zusätzliche Sprachen;
- internationale Ausbildungsmaßnahmen für bei behördlichen Gefahrgutkontrollen eingesetztes Personal;
- internationale Ausbildungsmaßnahmen für nationale Ausbilder im Bereich der Lenker- und Gefahrgutbeauftragtenausbildung;
- regelmässige Vertretung weiterer Bereiche, insbesondere Zoll und Polizei, in den Tagungen der für den internationalen Gefahrguttransport zuständigen Gremien.

Es bleibt abzuwarten, welche dieser Ideen von der OSZE in welcher Weise weiterverfolgt werden.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Ministerkonferenz

XXXVIII. Tagung

Prag, 15.-18.6.2010

An der Tagung waren 23 der 27 Mitgliedstaaten¹ der OSShD vertreten. Eine Vertreterin der OTIF nahm an der Plenarsitzung (17./18.6.2010) teil. Dem Reformprozess der OSShD, dessen Fortgang die OTIF seit einigen Jahren jeweils bei der Ministerkonferenz mit Interesse verfolgt, waren zwei Tagesordnungspunkte gewidmet.

Die XXXVII. Tagung der Ministerkonferenz (Astana, 2009) hatte den Beschluss gefasst, die Arbeiten betreffend die Annahme neuer Statuten der OSShD im Wege einer Diplomatischen Konferenz einzuleiten (s. Zeitschrift 2/2009, S. 25). Diesem Beschluss lag das Konzept einer Reform in zwei Schritten zugrunde. Das heisst eine – nach der damaligen Einschätzung – innerhalb einer kurzen Frist realistisch erscheinende Verabschiedung neuer institutioneller Bestimmungen (Statuten) als erster Schritt und später die Verabschiedung einer neuen Konvention, die nach dem Vorbild des COTIF auch verschiedene Bereiche des internationalen Eisenbahnverkehrs regeln sollte und für deren Finalisierung und Annahme mit einem größeren Zeitaufwand gerechnet werden musste, als zweiter Schritt.

Dieser Beschluss der vorangegangenen Ministerkonferenz konnte jedoch nicht umgesetzt werden. Vielmehr wurde er durch zurückhaltende Reaktionen der Mitgliedstaaten auf die Bemühungen des Vorsitzenden des Komitees, Vorbereitungen einer solchen Diplomatischen Konferenz in die Wege zu leiten, relativiert. Unter diesen Umständen wurde die Frage des weiteren Vorgehens bezüglich der Reform der OSShD der diesjährigen Ministerkonferenz erneut vorgelegt. Diese erachtete die Durchführung einer Diplomatischen Konferenz, die eigens zur Annahme neuer Statuten einberufen werden sollte, als nicht zweckmässig.

Dies bedeutet, dass der unter dem Titel „Statuten der OSShD“ während einer vorübergehenden Etappe in der Arbeitsgruppe „Grunddokumente der OSShD“ separat behandelte Text nunmehr als Teil des Entwurfs für eine neue Konvention weiter bearbeitet wird und erst zu-

¹ Zwölf davon sind gleichzeitig auch Mitgliedstaaten der OTIF und neun Mitgliedstaaten der EU

sammen mit dieser Konvention verabschiedet werden könnte. In einem weiteren Beschluss wurde der entsprechende Auftrag an diese Arbeitsgruppe präzisiert. Sie wurde unter anderem angewiesen, mit anderen Arbeitsgruppen zusammenzuarbeiten. Es handelt sich insbesondere um die Arbeitsgruppen „Revision des SMPS“, „Revision des SMGS“ und „PGW“ (Regeln betreffend die Verwendung von Güterwagen).

Die in der Plenarsitzung ohne Diskussion gefassten Beschlüsse waren dem Vernehmen nach ein Ergebnis schwieriger informeller Verhandlungen während der ersten zwei Tage (Sitzung der bevollmächtigten Vertreter), in denen die neun Mitgliedstaaten der OSShD, die auch Mitglieder der EU sind, mit einer koordinierten Position auftraten.

Die Ministerkonferenz fasste ferner eine Reihe von Beschlüssen in Bezug auf den Bereich der administrativen und finanziellen Geschäftsführung wie z.B. die Annahme des Jahresberichtes, des Berichts über die Buchprüfung, des Budgets, Lösung der Frage der Beitragsschulden und die Aufteilung von Posten im Komitee. Die Amtszeit der gegenwärtigen Leitung wurde bis 2014 verlängert. Die nächste Tagung der Ministerkonferenz wird vom 7. bis 10.6.2011 in Peking stattfinden.

Weitere Tätigkeiten

Middle East Rail 2010

Dubai, 11./12. Mai 2010

Die Konferenz Middle East Rail 2010 wurde zum ersten Mal von der Firma TERRAPINN organisiert, die in der gleichen Rolle schon für die Konferenz „Eurasia-Rail 2010“ (Zeitschrift 1/2010, S. 17) verantwortlich zeichnete. An der Konferenz nahmen hochrangige Regierungs- und Industrievertreter aus Saudi-Arabien, Bahrain, Qatar, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Oman, Kuwait, dem Irak, Jordanien, Aegypten, Syrien und dem Iran teil. Die OTIF war durch den Generalsekretär vertreten, der einen von sechs Hauptvorträgen (keynote) hielt.

Der Teilnahmeentscheidung lag zu Grunde, dass sich durch den Beitritt Jordaniens und die Absicht der Staaten auf der arabischen Halbinsel, im Rahmen des „Gulf Cooperation Council“ (GCC) ein grenzüberschreitendes Eisenbahnnetz zu entwickeln und zu bauen, neue Wirkungsmöglichkeiten für die Organisation ergeben. Im GCC wurden darüber auf Ebene der Staats- und Regierungschefs der beteiligten Staaten Investi-

tionsentscheidungen über insgesamt \$ 119 Milliarden getroffen. Selbstverständlich muss die OTIF daran interessiert sein, sich in diesem dann über Jordanien hinausgehenden Bereich COTIF 1999 bekannt zu machen und für einen zunächst – wie im Fall Jordaniens – assoziierten Beitritt zur OTIF zu werben. Da es in diesem Bereich mit Ausnahme lokaler Netze keine Eisenbahnverbindungen gibt, könnte mit COTIF 1999 jedenfalls ein modernes, in der Praxis erprobtes rechtliches Regime zur Verfügung gestellt werden, dass Eigenüberlegungen in diese Richtung durch die beteiligten Staaten überflüssig machen könnte.

In seinem Vortrag hat der Generalsekretär eben diese Ziele verfolgt und deutlich gemacht, welche Vorteile die Übernahme von COTIF 1999 für das auf der Halbinsel entstehende Schienenverkehrssystem mit sich bringt. Er hat gleichzeitig eine enge Zusammenarbeit zwischen der OTIF, dem GCC und einzelnen daran interessierten Staaten der Region angeboten, um die dazu erforderlichen Vorbereitungs- bzw. Umsetzungsarbeiten zu gegebener Zeit einzuleiten. Der Generalsekretär hat im übrigen dem Generalsekretär des GCC zwischenzeitlich auch schriftlich eine solche Zusammenarbeit angeboten.

Die Teilnahme an der Konferenz war für die OTIF auch insofern fruchtbar, als zum ersten Mal aus erster Hand detailliertere Kenntnisse über die Planungen der unterschiedlichen Staaten auf der arabischen Halbinsel im Hinblick auf den möglichen Verlauf von nationalen und grenzüberschreitenden Strecken, deren anvisierte Leistungsfähigkeit und die unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsdaten gewonnen werden konnten. Der Generalsekretär hat darüber hinaus natürlich auch persönliche Kontakte geknüpft, die in den nächsten Wochen zu entsprechenden Initiativen des OTIF-Sekretariates führen werden.

Wenn auch die Grössenordnung der beabsichtigten Investitionen und die Absicht, ein leistungsfähiges, grenzüberschreitendes Eisenbahnnetz auf der arabischen Halbinsel praktisch „aus dem Sand zu kreieren“ für europäische Verhältnisse sämtliche Massstäbe sprengt, ist die Ernsthaftigkeit der damit zusammenhängenden Absichten der Mitgliedstaaten des GCC schon deswegen glaubhaft und nachvollziehbar, weil die Staaten beabsichtigen, über die Schaffung einer Zollunion und Freihandelsmechanismen schliesslich zu einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration zu kommen, die über ein leistungsfähiges Schienennetz verfügen muss und für die natürlich die frühere Europäische Gemeinschaft das Beispiel ist.

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 26. März 2009¹

Eine Klausel in Beförderungsbedingungen, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR nichtig.

Vgl. Artikel 41 Abs. 1 CMR²

Tatbestand (Zusammenfassung):

Ein Paket mit elektronischen Mikrobauteilen im Wert von 102'000.- € wurde zur Straßenbeförderung von Eindhoven (Niederlande) nach Regensburg (Deutschland) aufgegeben. Der Absender war Dauerkunde des Beförderers.

In den (nach der Darstellung der Beklagten ihrem Kunden bekannten) Allgemeinen Beförderungsbedingungen steht unter anderem eine Regelung, wonach die Beklagte keine Pakete befördert, deren Wert den Gegenwert von 50'000.- US-Dollar in der jeweiligen Landeswährung übersteigt.

Die Sendung ist verlorengegangen. Die Versicherung entschädigte den Absender für den daraus entstandenen Schaden und machte anschließend den Anspruch auf vollen Schadenersatz wegen des Verlustes des Gutes gegen den Beförderer aus abgetretenem Recht geltend. Unter Hinweis auf fehlende Schnittstellenkontrollen beim Beförderer beantragte sie, keine Haftungsbeschränkungen anzuwenden, da ihrer Meinung nach ein qualifiziertes Verschulden des Beförderers gegeben sei.

Das erstinstanzliche Gericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung ist erfolgreich geblieben.

Entscheidung (Zusammenfassung/Auszug):

Auf die Revision der Beklagten wurde das Urteil des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 4. Juli 2007 aufgehoben. Die Sache wurde zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

¹ I ZR 120/07; Vorinstanzen: Landgericht Regensburg, Oberlandesgericht Nürnberg

² Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 CIM.

Entscheidungsgründe (Auszug):

Das Berufungsgericht hat eine uneingeschränkte Haftung des Beförderers gemäß Artikel 17 Abs. 1 und Artikel 29 CMR³ angenommen. Es könne (nach Auffassung des Berufungsgerichts) offenbleiben, ob die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten Vertragsinhalt geworden seien. Selbst wenn dies anzunehmen wäre, wären die darin enthaltenen Haftungsbeschränkungen nach Artikel 41 CMR unwirksam.

Den Ausführungen des Berufungsgerichts lässt sich nicht eindeutig entnehmen, ob es die Beförderungsausschlussklausel wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 CMR - dort ist bestimmt, dass jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen des Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung ist - als unwirksam angesehen hat. Sollte das Berufungsgericht von der Unwirksamkeit der Beförderungsausschlussklausel ausgegangen sein, könnte dem nicht beigetreten werden. Sofern das Berufungsgericht die in Rede stehende Verbotsgutregelung als wirksam angesehen hat, hätte es sich damit in den Entscheidungsgründen auseinandersetzen müssen, was - wie die Revision zu Recht rügt - unter Verstoß gegen § 286 der Zivilprozessordnung - nicht geschehen ist.

Die in den Beförderungsbedingungen enthaltene Transportausschlussklausel ist nicht gemäß Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR unwirksam, da sie weder unmittelbar noch mittelbar von Bestimmungen der CMR - insbesondere nicht von dem in Artikel 29 Abs. 1 CMR geregelten Wegfall von Haftungsbeschränkungen - abweicht. In den genannten Klauseln der Beförderungsbedingungen ist nicht geregelt, in welchem Umfang die Beklagte (bei Bestehen eines wirksamen Beförderungsvertrags) für Verlust oder Beschädigung von Transportgut haftet, wenn der eingetretene Schaden auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten zurückzuführen ist. Dort ist vielmehr geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Beklagte nicht bereit ist, einen Beförderungsauftrag anzunehmen. Da die streitgegenständliche Beförderungsausschlussklausel lediglich den Umfang der von der Beklagten zu leistenden Dienste beschreibt und nicht deren Haftung für Verlust und Beschädigung von Transportgut regelt, steht sie nicht im Widerspruch zu zwingenden Vorschriften der CMR (Koller, Transportrecht, 6. Auflage, Art. 41 CMR, Randnummer 1; vgl. auch House of Lords, Urteil vom 16.5.2007 [2007] UKHL 23 = [2007] 1 WLR 1325 - Datec Electronics Holdings Ltd. v. UPS Ltd., dort insbesondere Textziffer

³ Vergleichbare Bestimmungen finden sich in Artikel 23 § 1 und Artikel 36 CIM.

30; ferner Becher, *Transportrecht* 2007, S. 232, 233 f.). Es geht bei den Klauseln ... allein um die Vertragsabschlussfreiheit der Beklagten, die in der CMR keine Regelung gefunden hat. Eine Klausel, die regelt, welche Art von Gütern der Spediteur/Frachtführer nicht befördern will, ist daher nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 41 Abs. 1 Satz 1 CMR unwirksam.

Da auf einen wirksamen Beförderungsvertrag zwischen der Versenderin und der Beklagten neben der CMR ergänzend niederländisches materielles Recht anzuwenden wäre, beurteilt sich die Frage, ob es überhaupt zu einem Vertragsabschluss gekommen ist, auch nach diesem Recht.

Für das wiedereröffnete Berufungsverfahren wies der Senat auf Folgendes hin:

Die Frage, ob dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden anzulasten ist, das den Wegfall der in den Artikel 17 bis 28 CMR vorgesehenen Haftungsausschlüsse und -begrenzungen zur Folge hat, beurteilt sich gemäß Artikel 29 Abs. 1 CMR nach dem Recht des angerufenen Gerichts, hier also nach deutschem Recht.

Sollte das Berufungsgericht im wiedereröffneten Berufungsverfahren zur Feststellung eines wirksamen Vertragsschlusses zwischen der Versenderin und der Beklagten unter Einbeziehung der Beförderungsbedingungen der Beklagten gelangen, wird es bei der Frage des Mitverschuldens der Versenderin auch die Verbotsgutklausel in den Beförderungsbedingungen zu berücksichtigen haben.

Das Berufungsgericht hat den Sachverständigen Prof. Dr. H. mit der Begutachtung der Frage beauftragt, ob "es nach niederländischem Recht im Falle des Verlustes einer Sendung anspruchsmindernd zu berücksichtigen (ist), wenn der Versender des Transportgutes gegenüber dem Auftragnehmer eine mögliche, von diesem aber nicht zwingend geforderte, Wertdeklaration unterlässt". Die Revision rügt mit Recht, dass das Berufungsgericht die Beweisfrage zu eng gefasst hat. Das Berufungsgericht hätte klären müssen, ob das niederländische Recht eine Anspruchskürzung für den Fall vorsieht, dass der Versender gegen einen vertraglich vereinbarten Beförderungsausschluss verstoßen hat.

(Der vollständige Text dieser Leitsatzentscheidung ist im Internet veröffentlicht, s. ww.bundesgerichtshof.de)

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, 26. Ergänzungslieferung (April 2010)

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 4/2009, S. 66). 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 26. Lieferung bringt eine Reihe deutscher innerstaatlicher Gesetzen und Verordnungen, die einen Bezug zum Eisenbahnwesen aufweisen, auf den neusten Stand. Darüber hinaus werden Erläuterungen zu einigen Vorschriften präzisiert oder vervollständigt, so auch z.B. die Erläuterungen von Wolfgang Kunz zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs oder jene von Werner Filthaut zum Haftpflichtgesetz.

Die Letzteren beziehen sich auch auf die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten des Fahrgastes im Eisenbahnverkehr und auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, sofern sie als Anhang der Verordnung der EG übernommen wurden. Damit gelten die ER CIV auch für den Binnenverkehr in Deutschland, sofern das Haftpflichtgesetz nicht eine für die Reisenden günstigere Regelung enthält. Dem Rechtsanwender, für den es nicht immer auf den ersten Blick offenkundig ist, welche Regelung für die Reisenden günstiger ist, helfen die gut verständlichen und mit zahlreichen Beispielen versehenen Erläuterungen weiter.

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.