



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2010

118. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Revision des COTIF

ER ATMF

Textänderungen, S. 55

Erläuternde Bemerkungen, S. 70

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 80

Beförderung gefährlicher Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

37. Tagung – Genf, 21.-30.6.2010 – S. 80

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Genf, 13.-17.9.2010 – S. 84

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

„Gemeinsame Arbeit“ zur Förderung der Bahn?

Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur, S. 87

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Global Rail Freight Conference – Sankt Petersburg, 6./7.7.2010 – S. 89

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Aktivlegitimation des Empfängers

Bemerkungen zur Auslegung der Artikel 43 § 4 und 44 § 6 CIM – S. 90

Rechtssprechung

Kammergericht Berlin – Urteil vom 9.4.2009 – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur – Minderung des Nutzungsentgeltes (Landesrecht), S. 92

Bücherschau

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport, Heft 637 (5,2009 – Aktualisierung vom 15.10.2009), S. 92

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, Lieferung 1/10, Stand Juni 2010, S. 93

**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

3/2010

118. Jahrgang – Juli - September

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.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

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.

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

Die Änderungen zu den ER ATMF sowie die erläuternden Bemerkungen zu diesen Änderungen sind nachfolgend veröffentlicht.
(Übersetzung)

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

(ATMF - Anhang G zum Übereinkommen)

Textänderungen

Artikel 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer (künftigen) Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck

- a) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf

- Bahnübergängen, durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte Unfälle von Personen, Brände und sonstige Unfälle;
- b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebserlaubnis für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen;
- c) „Betriebserlaubnis“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;
- d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss;
- da) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;
- e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- f) „Erklärung“ den Nachweis einer Bewertung oder eines Bewertungselements, der durchgeführt wird, um zu bestätigen, dass ein Fahrzeug, eine Bauart oder ein Bauelement den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer ETV (einschließlich anwendbarer Sonderfälle und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltender nationaler Anforderungen) entsprechen;
- g) „Bauelement“ oder „Bestandteil“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug, in sonstiges Eisenbahnmaterial oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; das Konzept eines „Bauelements“ deckt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände, wie z. B. Software, ab;
- h) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Fahrzeugs ist und die als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist; diese Definition gilt auch für sonstiges Eisenbahnmaterial;
- i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;
- j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;
- k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- m) „Untersuchung“ ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen (Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Bedingungen, oder eine Kombination davon, die zum Unfall oder zur Störung führten) und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- n) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als

- solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist;
- o) „Instandhaltungsverzeichnis“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Eisenbahnfahrzeug(typ) oder sonstigem Eisenbahnmaterial durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Spezifikationen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird;
- p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;
- q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;
- r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt worden sind;
- s) „sonstiges Eisenbahnmaterial“ jedes bewegliche Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;
- t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen,
 - das zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene berechtigt ist und die Traktion sicherstellt oder
 - das nur die Traktion sicherstellt;
- u) „Eisenbahninfrastruktur“ (oder lediglich „Infrastruktur“) alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, erforderlich sind;
- v) „Eisenbahnmaterial“ Eisenbahnfahrzeuge, sonstiges Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur;
- w) „Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;
- x) „regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragene ausschließlichen Zuständigkeit;
- y) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- ya) „RID“ Anhang C zum Übereinkommen;
- z) „schwerer Unfall“ jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1.8 Millionen SZR veranschlagt werden können;
- aa) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen vorübergehender oder endgültiger Sonderregelungen in den ETV bedarf. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, das ausschließlich für lokale, regionale oder

historische Zwecke genutzt wird, und Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;

- bb) „Teilsysteme“ das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;
- cc) „technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde durchgeführte Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;
- dd) „technisches Zertifikat“ den amtlichen Nachweis für eine erfolgreiche technische Zulassung in der Form eines gültigen Bauartzertifikats oder Betriebszertifikats;
- ee) „technisches Verzeichnis“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug oder sonstigem Eisenbahnmaterial bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale (Merkmale der Bauart), einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind;
- eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG und 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, womit alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;
- ff) „Bauart“ die grundlegenden Entwurfsmerkmale des Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials, die durch ein einzelnes Prüfzertifikat abgedeckt werden, das im Bewertungsmodul SB der ETV beschrieben wird;
- gg) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil

davon, womit die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

Artikel 3

Zulassung zum internationalen Verkehr

- § 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Eisenbahnfahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.
- § 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den
 - a) Bauvorschriften der ETV
 - b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,
 - c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a entsprechen.
- § 3 Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.

Artikel 3a

Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

- § 1 Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft (EG) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen
 - a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV und
 - b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
 - c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und

- d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen gilt für das Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial Artikel 6 § 4.

§ 2 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, als in den Dienst gestellt

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen unterliegt das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, geltendem Recht.

§ 3 Die Betriebserlaubnis, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft verwendeten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial werden durch die geltende gemeinschaftliche und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die entsprechendes Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden.

§ 4 §§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen / Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5 Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

Artikel 4 Verfahren

§ 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt

- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,
- b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung
- der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und
 - nachfolgend der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

§ 2 Die Beurteilung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs oder eines Bauteils mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene jeweils durch eine Erklärung bescheinigte Bewertungselemente unterteilt werden. Die Bewertungselemente und die Ausführung der Erklärung sind vom Fachausschuss für technische Fragen festzulegen.

§ 3 Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.

Artikel 5 Zuständige Behörde

§ 1 Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die

nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind.

§ 2 Die in § 1 genannten Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Bewertungen, einschließlich der Abgabe der entsprechenden Erklärungen ganz oder teilweise auf als geeignet anerkannte Einrichtungen mit Sitz in ihrem Staat zu übertragen.

Die Übertragung der Zuständigkeit an

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- b) einen Infrastrukturbetreiber
- c) einen Halter
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)
- e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmaterial, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist,

einschließlich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.

§ 3 Um als geeignet anerkannt zu werden, müssen die in § 2 genannten Einrichtungen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Einrichtung muss in ihrer Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein; ihre Leitung und das für die Vornahme der Bewertungen oder die Ausgabe von Zertifikaten und Erklärungen verantwortliche Personal dürfen weder unmittelbar noch als befugte Vertreter an Entwurf, Herstellung, Konstruktion oder Instandhaltung oder Verwendung der Bestandteile, Fahrzeuge oder des Eisenbahnmaterials beteiligt sein. Dies schließt die Möglichkeit eines Austausches technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Einrichtung nicht aus.
- b) Die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal haben die

Bewertungen mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und der größtmöglichen technischen Kompetenz durchzuführen und dürfen, insbesondere von Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Bewertungen betroffen sind, keinem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteilsvermögen oder die Ergebnisse ihrer Prüfung beeinträchtigen könnte.

c) Insbesondere haben die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein.

d) Die Einrichtung hat Personal zu beschäftigen und über Mittel zu verfügen, die für die angemessene Durchführung der technischen und administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit den Bewertungen notwendig sind; ferner muss sie Zugang zu für außergewöhnliche Bewertungen nötiger Ausrüstung zu haben.

e) Das für die Bewertungen verantwortliche Personal hat über

- eine angemessene technische und berufliche Ausbildung,
- zufriedenstellende Kenntnisse über die Anforderungen an die von ihnen durchgeführten Bewertungen und ausreichende Praxis in diesen Bewertungen und
- die Fähigkeit zur Erstellung der Zertifikate, Aufzeichnungen und Berichte, die den formellen Nachweis über die durchgeführten Bewertungen bilden,

zu verfügen.

f) Die Unabhängigkeit des für die Bewertungen verantwortlichen Personals ist zu gewährleisten. Kein Sachbearbeiter darf nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder den Ergebnissen dieser Bewertungen entlohnt werden.

- g) Die Einrichtung hat eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, sofern diese Haftpflicht nicht gemäß der nationalen Gesetzgebung vom Staat übernommen wird oder die Bewertungen unmittelbar von diesem Vertragsstaat durchgeführt werden.
- h) Das Personal der Einrichtung hat beruflicher Schweigepflicht hinsichtlich allem zu unterliegen, wovon es bei der Ausübung seiner Pflichten aufgrund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder von Gesetzesbestimmungen und/oder Regelungen des Vertragsstaates, gegebenenfalls einschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft Kenntnis erlangt (mit Ausnahme der zuständigen Verwaltungsbehörden in dem Staat, in dem diese Tätigkeit ausgeübt wird).

Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit die Einrichtung den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von der betreffenden Einrichtung oder Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Genehmigungen auszusetzen oder zu widerrufen.

Artikel 6 **Gültigkeit technischer Zertifikate**

- § 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die die technische Zulassung erteilenden Behörden.
- § 5 Ein Vertragsstaat hat durch Notifikation oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Gemeinschaft oder im Recht der Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen verantwortlichen Einrichtungen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der Einrichtungen, ihrer Identifikationsnummern und Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.
- § 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Einrichtungen sicher zu stellen und einer Einrichtung, die die Kriterien gemäß § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.
- § 7 Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass eine Bewertungs- oder Genehmigungsbehörde eines anderen Vertragsstaates oder eine Einrichtung, die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden

§ 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.

§ 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.

§ 3 Unbeschadet von Artikel 3a berechtigt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung zum freien Verkehr auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
 - eines Sonderfalls oder
 - offener Punkte, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen oder
 - einer Abweichung.

Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.

§ 4 a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines

- Sonderfalls, eines offenen Punktes oder einer Abweichung ist, oder
 - das die ETV über Rollmaterial und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt oder
- b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

so können die zuständigen Behörden der anderen Staaten vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden gemäß den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.

Die Einhaltung von

- a) gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen,
- b) sich nicht auf einen Sonderfall beziehenden Bestimmungen und
- c) sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen

ist nicht erneut zu bewerten.

- § 5 Die §§ 2 bis 4 gelten sinngemäß für eine Bauartzulassung.

Artikel 6a

Anerkennung von Verfahrensunterlagen

- § 1 Gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente sind von den Behörden und zuständigen Einrichtungen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern in allen Vertragsstaaten ohne weiteres anzuerkennen.

- § 2 Ist eine Anforderung oder Bestimmung gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt worden, sind bereits durchgeführte und aufgezeichnete Bewertungen und Prüfungen nicht zu wiederholen.

Artikel 6b

Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Aufnahme von Regeln in eine Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie von Anforderungen in eine oder mehrere ETV beschließen, welche die gegenseitige Anerkennung von technischen Überprüfungen, Instandhaltungsnachweisen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z. B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.

Artikel 7

Vorschriften für Fahrzeuge

- § 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden und zu bleiben, müssen Eisenbahnfahrzeuge
- a) den ETV und
 - b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften
- entsprechen.
- § 2 Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV, so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.
- § 3 Decken die ETV nicht alle Grundanforderungen ab oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung
- a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen,
 - b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und

- c) gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen

zugrunde zu legen.

Artikel 7a Abweichungen

Der Fachausschuss für technische Fragen hat Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen von den Bestimmungen in Artikel 7 und für die anwendbaren oder anzuwendenden Bewertungsmethoden anzunehmen.

Artikel 8 Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

§ 1 Um sicher zu stellen, dass ein gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur sicher verkehrt und mit ihr kompatibel ist, muss diese Eisenbahninfrastruktur

- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften

entsprechen.

§ 2 Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.

§ 3 Artikel 7 und 7a gelten sinngemäß für Infrastruktur.

Artikel 9 Betriebsvorschriften

§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.

§ 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherheits- und

Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

Artikel 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

§ 1 Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs oder das Eisenbahnfahrzeug selbst.

§ 2 Den Antrag auf Ausstellung eines technischen Zertifikats können stellen:

- a) der Hersteller,
- b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- c) der Halter des Fahrzeugs,
- d) der Eigentümer des Fahrzeugs,
- e) der Infrastrukturbetreiber.

§ 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat, einschließlich entsprechender Erklärungen, kann bei jeder zuständigen Behörde oder Einrichtung eines Vertragsstaates im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäß Artikel 5 gestellt werden.

§ 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) anzugeben, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Bewertungseinrichtungen zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.

§ 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Zulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Durchführung technischer Zulassungen zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

- § 6 Der Antragsteller hat ein technisches Verzeichnis und ein Instandhaltungsverzeichnis, welche die in den ETV vorgeschriebenen Angaben enthalten, zu erstellen und seinem Antrag beizufügen. Die Bewertungseinrichtung hat die Angaben in diesen Verzeichnissen zu überprüfen, zu verbessern und entsprechend zu ergänzen, damit die Verzeichnisse die Eigenschaften des Fahrzeugs wiedergeben.
- § 7 Jede durchgeführte Bewertung ist vom Bewerter in einem Bewertungsbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Bewertungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand bewertet wurde und ob der Gegenstand diese Bewertung bestanden oder nicht bestanden hat.
- § 8 Wer ein Betriebszertifikat im vereinfachten Verfahren der technischen Zulassung (Artikel 4 § 1 Buchst. b)) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.
- § 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.
- § 10 Wurden in den Vorschriften gemäß Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind keine entsprechenden Übergangsbestimmungen anwendbar, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäß Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebserlaubnisse.
- § 11 Bei einer Erneuerung oder Umrüstung hat der Auftraggeber oder der Hersteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Verzeichnis zu übersenden. Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu ent-

scheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebserlaubnis im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.

Eine neue Betriebserlaubnis ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat der Vertragsstaat zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Verzeichnisses durch den Antragsteller zu treffen.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär

- a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird,
- b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale und
- c) die für die Mitteilung der gemäß Buchst. a) und b) erforderlichen Informationen verantwortlichen Einrichtungen

mitzuteilen.

Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

- § 12 § 11 gilt sinngemäß für ein Bauartzertifikat und für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.

Artikel 10a **Regeln für den Entzug oder** **das Ruhen von technischen Zertifikaten**

- § 1 Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebserlaubnis erteilt hat, fehlende Übereinstimmung fest, so hat sie die (erste) Zulassungsbehörde darüber mit allen Details zu informieren; bezieht sich die fehlende Übereinstimmung auf ein Bauartzertifikat, so ist dessen Ausstellungsbehörde ebenfalls zu informieren.

§ 2 Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,

- a) wenn das Eisenbahnfahrzeug
 - den in den ETV und in den gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen oder
 - den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäß Artikel 7a oder
 - den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften

nicht mehr entspricht oder

- b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet oder
- c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

§ 3 Ein Bauartzertifikat oder ein Betriebszertifikat können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.

§ 4 Das Betriebszertifikat ruht,

- a) wenn die im Instandhaltungsverzeichnis des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäß Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Eisenbahnfahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;
- b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Eisenbahnfahrzeugs der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;
- c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;

- d) wenn gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).

§ 5 Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeugs. Die Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 6 Die §§ 1 bis 4 gelten sinngemäß für ein Bauartzertifikat.

Artikel 10b

Regeln für Bewertungen und Verfahren

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme weiterer verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung.

§ 2 Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Diese Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.

Artikel 11

Technische Zertifikate und Erklärungen

§ 1 Bauartzulassung und Betriebserlaubnis sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: „Bauartzertifikat“ und „Betriebszertifikat“.

§ 2 Das Bauartzertifikat muss:

- a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Eisenbahnfahrzeugs angeben;
- b) den technischen Nachweis und den Instandhaltungsnachweis als Beilagen enthalten;

- c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Eisenbahnfahrzeuge unterliegen;
- d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten;
- e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben;
- f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten;
- g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben.

§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und
- b) den/die Identifizierungscode(se) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- c) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Eisenbahnfahrzeugs/Eisenbahnfahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- d) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.

§ 4 Das Betriebszertifikat kann eine Gruppe von Einzelfahrzeugen der gleichen Art abdecken, wobei in diesem Falle die gemäß § 3 erforderlichen Informationen für jedes Fahrzeug der Gruppe zuordenbar anzugeben sind und das technische Verzeichnis eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

§ 5 Das technische Verzeichnis und das Instandhaltungsverzeichnis haben die Angaben gemäß ETV zu enthalten.

§ 6 Die Zertifikate sind in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu drucken.

§ 7 Die Zertifikate und Erklärungen sind dem Antragsteller zuzustellen.

§ 8 Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschließlich des technischen Verzeichnisses und des Instandhaltungsverzeichnisses) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit dem Instandhaltungsnachweis zu übergeben und alle (zusätzlichen) detaillierten Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb, die sich noch in seinem Besitz befinden, zur Verfügung zu stellen.

§ 9 § 8 gilt sinngemäß für Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, die gemäß Artikel 19 zugelassen sind, wobei es sich bei der betreffenden Dokumentation um die der Zulassung und alle sonstigen Dokumente handelt, die ganz oder teilweise ähnliche Informationen enthalten wie sie für das technische Verzeichnis, das Instandhaltungsverzeichnis und den Instandhaltungsnachweis verlangt werden.

Artikel 12 Einheitliche Ausführungen

§ 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate, die gemäß Artikel 4 § 2 beschlossenen Erklärungen und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

§ 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate und Erklärungen, die gemäß einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäß Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.

Artikel 13 Register

§ 1 Unter der Verantwortung der Organisation ist ein Register in Form einer elektronischen Datenbank zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten, das Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde,

und über die Bauarten, für die ein Bauartzertifikat ausgestellt wurde, enthält. Das Register hat gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind.

- § 2 Die Datenbank hat auch ein Register mit Informationen betreffend die zuständigen Behörden und die Einrichtungen, denen gemäß Artikel 5 Zuständigkeit übertragen wurde, sowie die akkreditierten/anerkannten Prüfer gemäß Artikel 15 § 2 zu enthalten.
- § 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in die Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM).
- § 4 Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der Datenbank sowie die erforderlichen Daten festzulegen, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschließlich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind dem Generalsekretär Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, unverzüglich mitzuteilen.
- § 5 Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermäßige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den

Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.

- § 6 Die in der Datenbank registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs.
- § 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden; für das Liefern und Ändern von Daten ist kein Entgelt vorzusehen, während die Abfrage von Daten gebührenpflichtig sein kann.

Artikel 14 Anschriften und Zeichen

- § 1 Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen sein mit:
- a) einem Zeichen, woraus eindeutig feststellbar ist, dass sie gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und
 - b) den sonstigen in den ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen, einschließlich eines eindeutigen Identifizierungscode (der Fahrzeugnummer).

Die zuständige Behörde, welche die Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und gemäß Artikel 13 in das Nationale Fahrzeugregister (NFR) dieses Staates einzutragen.

- § 2 Der Fachausschuss für technische Fragen hat das in § 1 Buchst. a) vorgesehene Zeichen festzulegen sowie die Übergangsfristen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit von § 1 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Artikel 15 Instandhaltung

- § 1 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale sind so instand zu halten, dass sie die in den ETV festgelegten Bestimmungen einhalten und diesen ständig entsprechen und dass ihr

Zustand in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährdet und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schadet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abgestellt und diese Arbeiten an ihnen vorgenommen werden, wie dies im dem Betriebszertifikat beigefügten Instandhaltungsverzeichnis, in den ETV, in den besonderen Zulassungsbedingungen nach Artikel 7a und in den im RID enthaltenen Vorschriften vorgeschrieben ist.

- § 2 Jedem Eisenbahnfahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Halter kann eine ECM sein. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle hat über einen gültigen Nachweis zu verfügen, der von einem in einem der Vertragsstaaten akkreditierten/anerkannten externen Prüfer ausgestellt wurde.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat weitere Detailregelungen für die Zertifizierung und für das Prüfen von ECM, für akkreditierte/ anerkannte Prüfer, für deren Akkreditierung/ Anerkennung, und für die Prüfungen und Prüfzertifikate anzunehmen. Die Regelungen haben anzugeben, ob sie mit den Kriterien gleichwertig sind, die für das Zertifizierungssystem maßgeblich sind, das in der Europäischen Gemeinschaft oder in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, angenommen wurde.

Diese Regelungen, in die auch Regelungen für den Entzug und das Ruhen von Zertifikaten und Akkreditierungen einzubeziehen sind, sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen und stellen einen integrierenden Bestandteil von diesen dar.

- § 3 Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemäße Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.

- § 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Der Nachweis ist für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

- § 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschließen. Regelungen gemäß diesem Paragraph sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen, stellen einen integrierenden Bestandteil davon dar und sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

- § 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,
- a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und
 - b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

- § 1a Die Maßnahmen gemäß § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.
- § 2 Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten insgesamt weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.
- § 3 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs, gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.
- § 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die Behörde, die das Zulassungszertifikat ausgestellt hat, und die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anzuweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.
- § 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere zwingende Bestimmungen betreffend die Untersuchung von schweren Unfällen, von Zwischenfällen und von schweren Beschädigungen, Anforderungen betreffend unabhängige staatliche

Untersuchungseinrichtungen sowie die Form und den Inhalt von Berichten vorbereiten und annehmen. Er kann auch die Werte/Zahlen in § 2 und Artikel 2 Buchst. ff) ändern.

Artikel 17

Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

- § 1 Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.
- § 2 Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.
- § 3 Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt oder zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

- § 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 4 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.
- § 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

Artikel 19 Übergangsbestimmungen

- § 1 Artikel 3 § 1 gilt für umgerüstete, erneuerte und bestehende Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die gemäß RIV, RIC oder sonstigen einschlägigen internationalen Verträgen zum internationalen Verkehr zugelassen worden und entsprechend gekennzeichnet sind, gelten die in diesem Artikel aufgeführten Übergangsbestimmungen.
- § 2 Bestehende Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind, gelten in Übereinstimmung mit ihrer Kompatibilität mit den Eisenbahninfrastrukturen (mit Bedacht auf die Anschriften am Wagen) als zum Betrieb auf den Netzen der Vertragsstaaten zugelassen, für welche sie von einem der Vertragsstaaten zugelassen wurden
- § 2a Bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind, gelten ebenfalls als zum Betrieb auf den von der Vereinbarung abgedeckten Netzen zugelassen.
- § 3 Die vorläufige Zulassung gemäß den §§ 2 und 2a ist gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.
- § 4 Die Anschriften RIV, RIC oder vom Fachausschuss für technische Fragen anerkannte andere am Fahrzeug angebrachte Anschriften gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäß Landesrecht zu ahnden.
- § 5 Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Bestimmungen der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von

Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

- § 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter §§ 2 und 2a fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebserlaubnis vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.
- § 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere Übergangsbestimmungen annehmen.

Artikel 20 Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, können dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt werden, falls sie von den beteiligten Parteien nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausgeräumt werden konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Erläuternde Bemerkungen

BEM: In diesen Erläuternden Bemerkungen 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 g) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, und von der General-

versammlung 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 Allgemeinen Bemerkungen zu den Textänderungen für den Anhang APTU beziehen sich auch auf den Anhang ATMF.
2. 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.
3. Der Revisionsausschuss folgte in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom Fachausschuss für technische Fragen befürworteten Vorschlägen. Klarstellungen im Text und in den Erläuternden Bemerkungen wurden insbesondere hinsichtlich der in den Artikeln 3a und 15 erwähnten „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ sowie der Beschränkungen bei der Betriebszulassung und der Aufgaben der zuständigen Behörde in Artikel 6 hinzugefügt.
4. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs G (ATMF) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 ATMF. 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

1. Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. 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 vorliegenden Anhang getroffen. Dabei werden die Verkehre zwischen folgenden Gruppen von Staaten behandelt:
 - a) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind, Artikel 6 § 3,
 - b) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EG oder des EWR sind, Artikel 3a § 3,
 - c) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EG oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EG oder des EWR ist, Artikel 3a § 1, und
 - d) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EG oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EG oder des EWR ist, Artikel 3a § 2.
3. Hinsichtlich solcher Sachverhalte, die durch ETV nicht oder nur zum Teil abgedeckt sind, siehe die Bemerkungen zu Artikel 7.
4. Soweit bestimmte Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gelten generell die nationalen technischen Anforderungen, die in jenem Vertragsstaat gelten, in wel-

chem der Antrag auf technische Zulassung gestellt wird (siehe Artikel 7). Im Falle der Staaten, in denen das Recht der EG gilt, betrifft dies insbesondere Aspekte, die von den Richtlinien der EG über die Interoperabilität (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, Konformitätsbewertung, Prüfung durch benannte Stellen usw.) die Sicherheit (Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung, Einhaltung der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden und Gemeinsamen Sicherheitsziele, Berichtspflicht zu Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, Unfalluntersuchungsverfahren usw.) und Marktzugang (Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Richtlinie 2001/12/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung usw.) abgedeckt sind.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

1. 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 enthält somit Begriffe, die in den Anhängen APTU und ATMF verwendet werden, und darüber hinaus jene Begriffe, die nur im Anhang ATMF verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.
2. Hinsichtlich des „Fachausschusses für technische Fragen“ in Buchstabe d) ist anzumerken, dass zwei Vertragsstaaten für grenzüberschreitende Infrastrukture Objekte wie Tunnel, Brücken usw. die Errichtung einer speziellen gemeinsamen Behörde vereinbaren können wie das „Zwischenstaatliche Sicherheitskomitee“ für den Eurotunnel zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich. Solche Behörden dürfen im Fachausschuss für technische Fragen gesondert gemäß Artikel 16 § 5 Buchst. c), d.h. ohne Stimmrecht, vertreten sein.
3. Unter den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Buchstabe s) fällt eine bewegliche Einrichtung, die kein Eisenbahnfahrzeug ist, für die gemein-

same Spezifikationen zur Erlangung der Interoperabilität wichtig wären.

4. Für den Begriff „schwerer Unfall“ in Buchstabe z) ist ein Betrag in SZR erwähnt. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. 1 SZR entspricht ungefähr 1.10 € (Juli 2009).

Artikel 3*

Zulassung zum internationalen Verkehr

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Hinsichtlich der redaktionellen Anpassungen bei den Verweisungen in § 2 Buchst. b) und c) siehe Buchstabe b) der BEM unter der Überschrift der Erläuternden Bemerkungen.

Artikel 3a

Wechselbeziehung mit anderen internationalen Verträgen

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 behandelt die Betriebserlaubnis gemäß ATMF durch einen Vertragsstaat für ein nach dem geltenden Recht der EG zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial. Dieses gilt als gemäß ATMF zum Betrieb zugelassen, wenn
 - a) zwischen den anzuwendenden TSI, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den anzuwendenden ETV volle Äquivalenz besteht,
 - b) die anwendbaren TSI keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
 - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
3. § 2 behandelt die Genehmigung des Inverkehrbringens für ein nach ATMF zugelassenes Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial in Mitgliedstaaten der EG. Dessen Inverkehrbringen gilt als gemäß dem Recht der EG genehmigt, wenn

- a) zwischen den anzuwendenden ETV, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den entsprechenden TSI volle Äquivalenz besteht,
 - b) die anwendbaren ETV keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
 - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
4. § 3 behandelt Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die nur in Vertragsstaaten verwendet werden, die das Recht der EG als Mitgliedstaaten oder auf Grund internationaler Verträge anwenden. Hierfür gilt das anwendbare Recht der EG.
 5. Die in den §§ 1 und 2 geregelte gegenseitige Anerkennung betrifft nicht nur Einzelzulassungen sondern gemäß § 4 auch Zulassungen von Bauarten.
 6. Der volle Titel der in § 5 erwähnten Richtlinie der EG lautet „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)“ Die Richtlinie wurde im Amtsblatt (ABl.) der EG L 164 vom 30.4.2004 S. 44 – 113 veröffentlicht und durch die in ABl. L 345 vom 23.12.2008 S. 62 – 67 veröffentlichte Richtlinie 2008/110/EG geändert.

Artikel 4 Verfahren

1. Dieser Artikel regelt nur das Zulassungsverfahren von Fahrzeugen, während in § 3 hinsichtlich der Zulassung von Infrastruktur generell auf die im betreffenden Staat geltenden Vorschriften verwiesen wird (näher ausgeführt in Artikel 8 § 2). Diese Vorschriften schließen im Falle von Mitgliedstaaten der EG das in Betracht kommende Recht der EG ein.
2. Das Verfahren ist gemäß § 1 einstufig (Zulassung eines Fahrzeugs) oder zweistufig (Zulassung

einer Bauart mit nachfolgender Einzelzulassung von der Bauart entsprechenden Fahrzeugen).

3. Die gemäß § 2 im Zulassungsverfahren vorzunehmende Konformitätsbewertung kann das ganze Fahrzeug erfassen oder auch - auf Grund entsprechender Vorgaben des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) - in Bewertungselemente unterteilt werden, deren Konformität jeweils mit einer Erklärung nach einem ebenfalls vom CTE vorzugebenden Muster belegt wird.
4. Gemäß Artikel 3 § 3 gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch für sonstiges Eisenbahnmaterial.

Artikel 5 Zuständige Behörde

1. § 1 verweist grundsätzlich hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeit auf das im jeweiligen Vertragsstaat geltende Recht, was im Falle von Mitgliedstaaten der EG das in Betracht kommende Recht der EG einschließt. Für diese zuständigen Behörden gelten jedoch gemäß § 4 ebenso bestimmte Anforderungen wie für von diesen „als geeignet anerkannte Stellen“. Nur die zuständige Behörde darf Betriebserlaubnisse und Bauartzulassungen erteilen.
2. § 2 schließt nicht aus, dass die gemäß § 1 zuständige Behörde ihre Zuständigkeit, soweit sie Konformitätsbewertungen betrifft, ganz oder teilweise auf gemäß § 3 als geeignet anerkannte Stellen überträgt, jedoch darf es sich dabei nicht handeln um
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),
 - Infrastrukturbetreiber,
 - Halter,
 - für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM),
 - Unternehmen, die unmittelbar oder mittelbar im Entwurfs- oder Fertigungsbereich an der Herstellung oder Instandhaltung von Eisenbahnmaterial beteiligt sind, oder
 - Stellen, die den vorstehend genannten nachgeordnet sind.

Die aufgezählten Stellen decken sich im Wesentlichen mit jenen, die gemäß Artikel 10 § 2 berechtigt sind, Anträge auf Ausstellung technischer Zertifikate zu stellen.

Das Wort „teilweise“ gibt an, dass eine „geeignete Stelle“ auch nur mit einer speziellen technischen Zuständigkeit, z.B. für eine bestimmte ETV/TSI betraut werden kann.

3. § 2 erlaubt es einem Vertragsstaat, in diesem niedergelassene „geeignete Stellen“ zu betrauen. Diese dürfen den der Benannten Stellen der EG gleichwertige Aufgaben wahrnehmen. Artikel 6 § 1 stellt sicher, dass die Zulassungsbehörden aller Vertragsstaaten und anderen „geeigneten Stellen“ Bewertungen der Einhaltung der ETV akzeptieren, die von einer „geeigneten Stelle“ durchgeführt wurden. § 3 enthält aus in der EG geltenden Vorschriften entnommene detaillierte Anforderungen an als geeignet anerkannte Stellen, insbesondere was deren Organisation, Belegschaft, Arbeitsweise, Fähigkeiten, Unabhängigkeit und Verschwiegenheit anbelangt.
4. § 5 sieht vor, dass der Generalsekretär über die für Bewertungen, Beglaubigungen und Zulassungen verantwortlichen Stellen zu informieren ist und die vorgesehenen Angaben in einer auf dem letzten Stand zu haltenden Liste veröffentlicht.
5. § 6 verpflichtet die Vertragsstaaten zur ständigen Überwachung der in § 2 genannten Stellen. Bei Feststellung der Nichterfüllung der Anforderungen gemäß § 3 ist deren Zuständigkeit zu entziehen und der Generalsekretär davon in Kenntnis zu setzen.
6. § 7 regelt die Vorgangsweise in Fällen, in denen ein Vertragsstaat zu Ansicht gelangt ist, dass eine in die Verantwortlichkeit eines anderen Vertragsstaates fallende Behörde oder Stelle die Anforderungen gemäß § 3 nicht erfüllt. Derartige Fälle sind dem CTE vorzulegen, der bestimmte Maßnahmen zu treffen hat.

Artikel 6 Gültigkeit technischer Zertifikate

1. § 1 sieht als generelle Regel vor, dass von einer zuständigen Behörde (Artikel 5) in einem Vertragsstaat ausgestellte technische Zertifikate in allen anderen Vertragsstaaten gültig sind. Ihre Verwendung für bestimmte Fahrzeuge bzw.

Bauarten (§ 5) unterliegt jedoch den nachfolgend angeführten Bedingungen.

2. Gemäß § 2 muss das ein Fahrzeug betreibende EVU sicherstellen, dass das Fahrzeug mit der zu benutzenden Infrastruktur kompatibel ist.
3. Die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, das allen anwendbaren ETV entspricht, gilt gemäß § 3 dann in allen anderen Vertragsstaaten, wenn diese ETV alle grundlegenden Anforderungen abdecken und keine offenen Punkte beinhalten, welche die Kompatibilität mit der Infrastruktur betreffen, und unter der Voraussetzung, dass für das Fahrzeug keine Sonderfälle oder Abweichungsregelungen im Anspruch genommen worden sind.
4. Für Fahrzeuge, die den Bedingungen im § 3 nicht entsprechen, muss der Antragsteller gemäß § 4 Bedingungen für eine ergänzende Betriebserlaubnis erfüllen. Diese Bedingungen werden von den jeweiligen zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gemäß den dort geltenden nationalen technischen Vorschriften gestellt, in welchen die Zulassung gelten soll. Solche Bedingungen können Risikoanalysen oder zusätzliche Prüfungen betreffen, wobei Doppelgleisigkeiten bzw. Wiederholungen zu unterbleiben haben und die Äquivalenztabelle zu berücksichtigen ist. Weiters sind nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nicht vor der Ergänzung der Betriebserlaubnis zu prüfen, da die erforderlichen Prüfungen dieser offenen Punkte bei der Zulassung des Fahrzeugs durch den ersten Vertragsstaat gemäß den nationalen Anforderungen dieses Staates durchgeführt wurden und gegenseitig anzuerkennen sind. Damit werden die gleichen Prinzipien wie in der Interoperabilitätsrichtlinie aufgestellt.
5. Das Betriebszertifikat für ein Fahrzeug berechtigt den Inhaber nicht zum Betrieb von Zügen und zu sonstigem Verkehr des Fahrzeug in einem Zug, so sind die Rechtsvorschriften für die Infrastrukturnutzung zu beachten, was gegebenenfalls den Anhang E (CUI) betreffend Haftung und Versicherung einschließt und was das Recht des Staates einschließt, in welchem der Beförderer seine Tätigkeit ausübt. Handelt es sich dabei um Recht der EG oder diesem entsprechendes nationales Recht, so sind die entsprechenden Bedingungen, insbesondere das Erfordernis einer

Genehmigung, eines Sicherheitszertifikats usw. zu erfüllen und könnte eine Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug abzuschließen sein.

Artikel 6a

Anerkennung von Verfahrensunterlagen

Artikel 6b

Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen

Ziel dieser Bestimmungen ist das Unterbleiben von administrativen Doppelgleisigkeiten und von Wiederholungen insbesondere bei technischen Prüfungen.

Artikel 7

Vorschriften für Fahrzeuge

1. Voraussetzung dafür, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr verkehren dürfen, ist gemäß § 1 die Einhaltung der ETV und, wenn sie gefährliche Güter befördern (sollen), des RID.
2. Soweit es für ein Teilsystem keine anwendbare ETV gibt, d.h. die grundlegenden Anforderungen (noch) nicht in einer ETV umgesetzt sind, sind gemäß § 2 die gemäß Artikel 12 APTU geltenden technischen Vorschriften des Staates anzuwenden, in welchem das Fahrzeug zugelassen werden soll.
3. Wenn die ETV nicht alle grundlegenden Anforderungen abdecken oder wenn ein Sonderfall oder offener Punkt hinsichtlich der Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur zum Tragen kommt, sind ergänzend die darauf anwendbaren nationalen technischen Vorschriften zu erfüllen. Dabei ist zu beachten, dass die Äquivalenztabelle anzuwenden ist und nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nur vom erstzulassenden Vertragsstaat geprüft werden dürfen.

Artikel 7a

Abweichungen

Dieser Artikel weist den CTE an, bestimmte Regeln für Abweichungen und die diesbezüglichen Bewertungsverfahren zu beschließen.

Artikel 8

Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

1. § 1 verdeutlicht, dass die in den ETV und im RID für Infrastruktur geltenden Bestimmungen einzuhalten sind.
2. § 2 führt das in Artikel 4 § 3 Festgelegte näher aus.
3. § 3 sieht vor, dass die Regelungen für von ETV nicht oder nicht ausreichend abgedeckte Fälle und für Abweichungen sinngemäß auch für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur gelten.
4. Die Anwendung der ETV über Infrastruktur auf bestehende Infrastruktur ist in Artikel 8 APTU geregelt.

Artikel 9*

Betriebsvorschriften

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.

Artikel 10

Beantragung und Ausstellung technischer Zertifikate und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

1. Gemäß § 1 können technische Zertifikate für Bauarten oder Einzelfahrzeuge ausgestellt werden.
2. § 2 enthält eine erschöpfende Aufzählung der Antragsberechtigten. Diese deckt sich im Wesentlichen mit den gemäß Artikel 5 § 2 von der Übertragung der Entscheidungsberechtigung Ausgeschlossenen.
3. § 3 stellt klar, dass der Antrag an die zuständige Behörde (Artikel 5) in jedem Vertragsstaat, d.h. ohne örtliche Anknüpfung, gestellt werden darf.
4. § 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss der beantragte Geltungsbereich genau angegeben werden. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit von Zulassungen/Bewertungen durch mehrere zuständige Stellen, so sollen sich diese koordinieren, um das Genehmigungsver-

- fahren zu beschleunigen und die Kosten für den Antragsteller zu verringern.
5. § 5 sieht vor, dass Zulassungen nicht gewinnorientiert durchgeführt werden dürfen und alle Kosten des Zulassungsverfahrens vom Antragsteller zu tragen sind. Letzteres gilt jedoch nur subsidiär zum nationalen Recht des Staates, in welchem die Zulassung erteilt wird.
 6. § 5a stellt das für alle Vorgänge im Bereich technischer Zulassungen/Bewertungen geltende Diskriminierungsverbot klar.
 7. § 6 trifft Festlegungen zu den Antragsunterlagen. Diese müssen jedenfalls eine technische Dokumentation und eine solche über die Wartung umfassen und die Eigenschaften des Fahrzeugs in einer den Informationsbedarf der bewertenden Stelle ausreichend erfüllenden Weise wiedergeben.
 8. Wer Bewertungen durchführt, hat gemäß § 7 deren Inhalte und Ergebnisse in einem Bewertungsbericht festzuhalten.
 9. Bei der (vereinfachten) Zulassung von Fahrzeugen, für die bereits eine Zulassung der Bauart vorliegt, hat der Antragsteller gemäß § 8 dem Antrag das Bauartzertifikat beizufügen und die Übereinstimmung der zuzulassenden Fahrzeuge mit der Bauart gehörig darzulegen.
 10. § 9 stellt im ersten Satz klar, dass technische Zertifikate grundsätzlich unbefristet auszustellen sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie auch unbefristet verwendet werden können. Der zweite Satz erinnert daran, dass der Geltungsbereich des Zertifikats beschränkt sein kann, wobei dies nicht im Ermessen der ausstellenden Stelle liegt sondern von den gegebenen Voraussetzungen abhängt.
 11. § 10 betrifft die Weiterverwendung technischer Zulassungen der Bauart bei Änderungen in der Erteilung zugrunde gelegten Vorschriften (Artikel 7). Hierüber oder gegebenenfalls über die Neuausstellung haben der Vertragsstaat, in welchem die Bauartzulassung ausgestellt wurde, und die Staaten, in denen diese verwendet werden darf, Konsultationen zu führen. Auch wenn eine Neuausstellung verfügt wird, ist nur das Baumuster auf Übereinstimmung mit den geänderten Vorschriften zu prüfen, und es bleiben erteilte Betriebserlaubnisse gültig.
 12. § 11 betrifft die Weiterverwendung der Betriebserlaubnis - und gemäß § 12 auch von anderen Zertifikaten - bei Erneuerungen oder Umrüstungen. Entsprechend dokumentierte Projekte sind dem Vertragsstaat vorzulegen. Dieser muss den CTE einschalten, wenn bei der Neuzulassung keine volle Konformität mit den geltenden ETV gegeben ist.

Artikel 10a

Regelungen für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten

1. § 1 betrifft den für den Entzug oder die Aussetzung technischer Zertifikate im internationalen Bereich maßgeblichen Vorgang.
2. Bestimmungen über den Entzug der Betriebserlaubnis, die gemäß § 6 sinngemäß auch für die Zulassung der Bauart gelten, finden sich in den §§ 2, 3 und 5, solche über die Aussetzung (der Gültigkeit/Verwendung) dieser Zertifikate in § 4.
3. Anlässe für die verpflichtende Aussetzung sind
 - unzureichende technische Betreuung des Fahrzeugs (Überprüfungen, Wartung etc.),
 - Missachtung des Auftrags zur Vorführung bei Fahrzeugen mit schwerer Beschädigung und
 - Nichteinhaltung der Bestimmungen im ATMF, in den ETV oder in den der Zulassung zugrunde gelegten nationalen Vorschriften.
4. Anlässe für den allfälligen Entzug sind
 - Nichterfüllung der gemäß ETV etc. geltenden technischen Anforderungen,
 - gegebenenfalls Nichtbehebung der für die Nichterfüllung maßgeblichen Mängel und
 - Nichteinhaltung der für eine begrenzte Zulassung festgelegten Bedingungen/Auflagen.
5. Gemäß § 3 darf der Entzug (im Gegensatz zur Aussetzung) nur durch jene Stelle erfolgen, welche die Zulassung des Baumusters oder die Betriebserlaubnis ausgestellt hat.

Artikel 10b

Regelungen über Bewertungen und Verfahren

1. § 1 ermächtigt den CTE, Bewertungen und Verfahren für die technische Zulassung in verbindlicher Weise zu regeln.
2. Soweit es für solche Regelungen auf der Ebene der Vertragsstaaten oder der EG ergänzende Vorschriften gibt, sind diese gemäß § 2 dem Generalsekretär zwecks Befassung des CTE und Veröffentlichung mitzuteilen.

Artikel 11

Technische Zertifikate und Erklärungen

1. Gemäß § 1 sind für die Zulassung der Bauart und die Betriebserlaubnis stets getrennte Zertifikate auszustellen, jedoch kann gemäß § 4 eine Betriebserlaubnis auch für mehrere Fahrzeuge derselben Bauart ausgestellt werden.
2. Die inhaltlichen Details der beiden Zertifikate werden in den §§ 2 und 3 festgelegt.
3. Die Inhalte der technischen Dokumentation und der Dokumentation über die Wartung müssen den ETV entsprechen.
4. Die Zertifikate müssen in den Arbeitssprachen der OTIF (derzeit deutsch, französisch und englisch) verfasst sein und in gedruckter Form vorliegen.
5. Aus den §§ 7-9 ergibt sich, dass die ursprünglich an den Antragsteller ausgestellten Zertifikate bei Wechsel der Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug weiterzugeben sind.

Artikel 12

Einheitliche Ausführungen

Einheitliche verbindliche Ausführungen für die in den ATMF festgelegten Zertifikate, Erklärungen und Bewertungsberichte werden vom CTE ausgearbeitet und beschlossen. Dieser kann auch bestehende andere Ausführungen als gleichwertig anerkennen, sofern sie inhaltlich zumindest entsprechen.

Artikel 13

Register

1. Dieser Artikel dient als Rechtsgrundlage für eine internationale Datenbank mit Registern der zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge (Einzelfahr-

zeuge oder Bauarten, § 1) und der mit der Zulassung befassten zuständigen Behörden und Stellen (§ 2). Der CTE kann die Datenbank weiter ausbauen (§ 3).

2. Der CTE hat zu folgenden Einzelheiten Festlegungen zu treffen (§ 4), wobei auf in den Vertragsstaaten (nationale Fahrzeugregister NVR) bzw. der EG (ERA) bereits bestehende Strukturen Bedacht zu nehmen ist (§ 5):
 - a) funktioneller und technischer Aufbau der Datenbank,
 - b) welche notwendigen Daten wann und auf welche Weise zur Verfügung zu stellen sind,
 - c) Zugriffsrechte,
 - d) Datenbankstruktur sowie
 - e) sonstige administrative und betriebliche Regelungen.

3. Die Datenbank kann sich auf dezentralisierte elektronische Register, einschließlich Nationaler Fahrzeugregister (NVR) in den Vertragsstaaten stützen, jedoch müssen die Informationen über eine zentrale Suchmaschine abrufbar sein; eine Koordinierung der Datenbank und ihrer Betriebsvorschriften mit den von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemäß Entscheidung der Kommission 2007/756/EG eingerichteten Nationalen Fahrzeugregistern ist erforderlich.
4. Außerdem wird dem CTE in § 7 das Recht eingeräumt, den Nutzern der Datenbank finanzielle Verpflichtungen aufzuerlegen. Lieferung und Änderung von Daten haben jedoch gebührenfrei zu sein.

5. Bestimmte wichtige Informationen wie z.B. Halterwechsel, Außerdienststellungen oder Stilllegungen sind jedenfalls unverzüglich dem Generalsekretär bekanntzugeben.
6. Die Registrierung von Daten in der Datenbank hat Folgen für Beweisverfahren (§ 6).

Artikel 14

Anschriften und Zeichen

1. Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wird durch ein auf diesen anzubringendes Zeichen

ausgewiesen (§ 1 Buchst. a), das gemäß § 2 vom CTE festzulegen ist.

2. Außerdem sind ein zur eindeutigen Identifizierung dienender alphanumerischer Code, („Fahrzeugnummer“), der von der zuständigen Zulassungsbehörde zuzuweisen ist und der den Ländercode des Staates der ersten Zulassung enthalten muss, sowie andere in ETV vorgeschriebene Anschriften und Zeichen anzubringen (§ 1 Buchstabe b).
3. Die Zulassungsbehörde hat die Anbringung an dem Fahrzeug und Registrierung der Fahrzeugnummer im NVR (Artikel 13) sicher zu stellen.
4. Der CTE hat gemäß § 2 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge Übergangsregelungen zu treffen.

Artikel 15 Instandhaltung

1. In § 1 werden die Ziele und Elemente der Instandhaltung dargestellt.
2. Gemäß § 2 obliegt es einer entsprechend ausgebildeten Einrichtung (für die Instandhaltung zuständigen Stelle – ECM), die in der Datenbank zu registrieren ist, die Wartung für jedes Fahrzeug zu organisieren. Eine solche Einrichtung ist auch gemäß dem Recht der EG erforderlich (siehe Artikel 14a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG)
3. Die §§ 3 bis 5 enthalten Bestimmungen über die Interaktion zwischen den ECM und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, über den Instandhaltungsnachweis und die Möglichkeit, weitere Einzelheiten in Anlagen zu den ATMF festzulegen.
4. Gemäß § 4 ist die ECM verpflichtet, über jedes Fahrzeug, für das sie als ECM registriert ist, einen Instandhaltungsnachweis zu führen und auf dem letzten Stand zu halten, das die Informationen enthalten muss, die für dieses Fahrzeug gemäß § 3 vorgeschrieben sind. Diese umfassen das Fahrzeug selbst sowie Tanks und Ausrüstungsteile, für die Untersuchungen und Prüfungen vorgeschrieben sind. Dieser Instandhaltungsnachweis ist den zuständigen Behörden für ihre üblichen Untersuchungen und für Nachforschungen zur Verfügung zu stellen, falls das Fahrzeug von Zwischenfällen oder Unfällen betroffen ist.

5. Gemäß § 5 kann der CTE in einem Anhang zum ATMF auch Richtlinien/ Regelungen für mit der Wartung befasste Werkstätten beschließen.

Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

1. Gemäß § 1 sind bei Unfällen, Zwischenfällen oder schweren Beschädigungen alle Betroffenen, namentlich aber die Infrastrukturbetreiber (IB), Halter, ECM und EVU verpflichtet,
 - Maßnahmen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, für die Umwelt und für die öffentliche Gesundheit zu treffen und
 - Ermittlungen über die Ursachen durchzuführen.
2. § 1a ergänzt § 1 dahingehend, dass die genannten Maßnahmen – in erster Linie vom IB - zu koordinieren und die genannten Ermittlungen und allfällige vom Staat in Auftrag gegebene Untersuchungen unabhängig voneinander zu sehen sind.
3. § 2 führt aus, dass Beschädigungen dann als „schwer“ zu betrachten sind, wenn ihre Behebung einen Zeitaufwand von mindestens 72 Stunden oder einen Kostenaufwand von mindestens 0.18 Millionen SZR erfordert. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. 1 SZR entspricht ungefähr 1.10 € (Juli 2009). Gemäß § 5 kann der in § 2 genannte Mindestbetrag vom CTE geändert werden.
4. § 3 enthält die – im Sinne von § 1a in erster Linie den IB betreffende - Verpflichtung, Unfälle, Zwischenfälle oder schwere Beschädigungen an die Stelle (Artikel 5) zu melden, welche die Betriebserlaubnis erteilt hat. Diese ist dabei auch berechtigt, die Frage der Gültigkeit der Zulassung bzw. der Notwendigkeit eines neuerlichen Zulassungsverfahrens auf die Weise zu prüfen, dass ihr das beschädigte bzw. bereits reparierte Fahrzeug vorgeführt wird.
5. § 4 befasst sich mit der Unfallauswertung und sich daraus ergebenden Fragen im Hinblick auf Änderungen in den Bau- und Betriebsbestimmungen von ETV und Maßnahmen bezüglich davon betroffener technischer Zertifikate.

Dabei kommt dem CTE eine Schlüsselstellung zu.

Artikel 17

Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

1. § 1 legt vorbehaltlich der Ausnahmen in §§ 2 und 3 als generelle Regel fest, dass Eisenbahnfahrzeuge, die alle für sie geltenden Vorschriften erfüllen, weder stillgelegt noch zurückgewiesen werden dürfen.
2. § 2 stellt klar, dass zu Fahrzeugkontrollen berechnigte Behörden (und deren Organe) Fahrzeuge auch bereits bei bloßem Verdacht der Nichterfüllung von Vorschriften stilllegen dürfen, wobei man sich möglichst rasch, längstens jedoch innerhalb von 24 Stunden, Gewissheit zu verschaffen hat.
3. § 3 bezieht sich auf die jedenfalls gegebene Zulässigkeit von Stilllegungen und Zurückweisungen wegen nicht bereinigter Fragen zwischen Vertragsstaaten betreffend Qualifikation einer zuständigen Behörde (Artikel 5 § 7) und Auswirkungen von Ergebnissen einer Unfallauswertung (Artikel 16 § 4).

Artikel 18

Nichtbeachtung von Vorschriften

Hinsichtlich der Rechtsfolgen einer Nichteinhaltung der Vorschriften wird – abgesehen von den Folgen gemäß Artikel 10a hinsichtlich technischer Zertifikate - auf das Landesrecht (einschließlich der Kollisionsnormen) verwiesen, und zwar

- auf jenes des Vertragsstaates, in welchem der IB seinen Geschäftssitz hat, für die Infrastruktur betreffende zivil- und strafrechtliche Folgen und
- in allen anderen Fällen auf jenes des Vertragsstaates, von dessen zuständiger Behörde (Artikel 5) die erste Betriebserlaubnis erteilt wurde.

Artikel 19

Übergangsbestimmungen

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Folgende Artikel 3 § 1 nicht entsprechende Fahrzeuge dürfen, sofern sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Artikels bereits vorhanden waren, bis zu einer allfälligen Erneuerung/ Umrüstung (§ 3) weiter verwendet werden:

- Fahrzeuge mit der Anschrift „RIC“ oder „RIV“ unter den in §§ 2, 4 und 5 angeführten Bedingungen,
 - Fahrzeuge ohne eine solche Aufschrift, die jedoch über eine Zulassung und Anschrift gemäß der OTIF bekannt gegebenen Vereinbarungen zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten verfügen, unter den in §§ 2a, 4 und 5 angeführten Bedingungen und
 - sonstige Fahrzeuge auf Grund einer bei einer zuständigen Behörde zu beantragenden ergänzenden Zulassung zum Verkehr, unter den in § 6 angeführten Bedingungen.
3. Abschnitt 21.1 des RIV 2004 beschränkt die Kennzeichnung gemäß RIV auf den Fall, dass der Wagen von der zuständigen Behörde gemäß den (zum Zeitpunkt und am Ort der Genehmigung) geltenden Regelungen genehmigt wurde und dass er der „Technischen Einheit“ (TE) und UIC Merkblättern entspricht. Abschnitt 31 enthält Bestimmungen betreffend die Wartung (Überholung). Ähnliche Bestimmungen finden sich im RIC.
 4. Die Genehmigung durch ein Eisenbahnunternehmen, das Vertragspartei von RIV oder RIC ist, gilt dann als Genehmigung durch den Staat, wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung durch dieses Eisenbahnunternehmen keine andere Behörde mit der Befugnis zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestand.
 5. Soweit sich aus künftigen Entscheidungen des CTE die Notwendigkeit weiterer Übergangsbestimmungen ergibt, kann er sie gemäß § 7 selbst erlassen, d.h. ohne Ergänzung von Artikel 19 durch den Revisionsausschuss.

Artikel 20

Meinungsverschiedenheiten

Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragsstaaten betreffend Fragen im Vollzug des ATMF ergeben sich mehrere Phasen:

- unmittelbare Verhandlungen,
- Vorlage an den CTE und

- Schiedsgericht gemäß COTIF unter den in dessen Titel V angeführten Voraussetzungen.

Vom Schiedsverfahren kann, muss jedoch nicht Gebrauch gemacht werden.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3327/2010, p. 444/445 – CMR. Des risques très particuliers (M. Tilche)

Idem, n° 3328/2010, p. 456/457 – Faute inexcusable. Interprétation anticipée (M. Tilche); p. 463/464, 466/467

Idem, n° 3331/2010, p. 506 – Lettre de voiture. Place du commissionnaire; p. 508/509 – Assurance. Sort des « immatériels » (M. Tilche)

Idem, n° 3333/2010, p. 536/537 – Transport international. Sort des droits et frais (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, édition/Ausgabe/edition 4/2010

Gerichtshof der Europäischen Union – Rechtsprechung: http://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/ - Urteil vom 4.5.2010 C-533/08¹

International Transport Journal (ITJ), (swissprofessionalmedia AG), ITZ/JTI home http://www.transportjournal.com/index.php?id=489&no_cache=1&L=0; 19.04.2010 - Transportrecht in Osteuropa (E. Boecker) http://www.transportjournal.com/index.php?id=489&no_cache=1&tx_ttnews%5Bpointer%5D=3&tx_ttnews%5Btt_news%5D=18160&tx_ttnews%5BbackPid%5D=441&cHash=bdc1c0e2415e295cf6081ed50a1377c6

RailwayPRO, the railway business magazine, Bucharest, No. 8/2010, p. 23 - CIM/SMGS consignment note

simplified cross-border procedures (E. Ilie) <http://www.railwaypro.com/wp/?p=2442>

Social Science Research Network, Working Paper Series http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1133002, The use of the „Disconnection clause“ in International Treaties: What does it tell us about the EC/EU as an Actor in the Sphere of Public International Law? (M. Smrkolj);

http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1632433, Disconnection clause: An Inevitable Symptom of Regionalism? (K. Dawar), working paper N° 2010/11, Society of International Economic Law, Second Biennial Global Conference, the University of Barcelona, 8-10.7.2010

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2010, S. 321-327 – Wo endet die « Luft » im Sinne des Montrealer Übereinkommens? (G. Kirchhof); S. 327-337 – Der multimodale Transport – eine Bestandsaufnahme (K.H. Drews)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 5/2010, S. 33-38 – Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr CIM/SMGS: Sachstand und Zukunftsperspektiven (J.-P. Lehman, E. Evtimov)

Beförderung gefährlicher Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

37. Tagung

Genf, 21.-30. Juni 2010

In der Zeit vom 21. bis 30. Juni 2010 hat unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) die 37. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter stattgefunden, bei der 23 Staaten und 32 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Dies war die dritte Sitzung des Bienniums 2009/2010, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung in die Ausgabe 2013 des RID/ADR/ADN übernommen werden.

Die Schweiz, die bisher schon als Beobachter aktiv an den Arbeiten des UN-Expertenunterausschusses teilgenommen hatte, wurde kurz vor der Tagung vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen zum Vollmitglied gewählt.

¹ Das Urteil bezieht sich auf Artikel 31 Abs. 2 und 3 CMR (d.h. Rechtshängigkeits- und Vollstreckbarkeitsregel). Parallelbestimmungen siehe in Artikel 46 § 2 CIM und Artikel 12 § 1 COTIF. Nach diesem Urteil kommt die Anwendung besonderer bereits geltender Übereinkommen in Betracht, sofern damit die Grundsätze der justiziellen Zusammenarbeit in Zivil- und Handelssachen in der EU nicht beeinträchtigt werden (und dies nicht zu weniger günstigen Ergebnissen im Hinblick auf das Ziel des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts führt). Der Gerichtshof der EU ist jedoch für die Auslegung dieser Bestimmungen nicht zuständig.

Neue Eintragung für Krillmehl

Bei Krill handelt es sich um ein langustenähnliches wirbelloses Tier, das wegen seiner Omega-3-Fettsäuren zunehmend für die Herstellung von Nahrungsmitteln verwendet wird. Das weltweite Transportvolumen von Krillmehl beträgt 200.000 Tonnen pro Jahr. Norwegen beantragte die Aufnahme einer neuen Eintragung (UN-Nummer 3497), da die UN-Nummer UN 1374 Fischmehl wegen unterschiedlicher Eigenschaften nicht verwendet werden darf. Dieser Antrag wurde angenommen.

UN 1792 Iodmonochlorid

Das Sekretariat hatte darauf hingewiesen, dass UN 1792 Iodmonochlorid in den UN-Modellvorschriften als fester Stoff, im RID/ADR/ADN hingegen als flüssiger Stoff betrachtet wird. Auf der Grundlage der verfügbaren Daten entschied der UN-Expertenunterausschuss, der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Nummer 1792 den Ausdruck "fest" hinzuzufügen und für den flüssigen Stoff die neue UN-Nummer 3498 vorzusehen.

Chemikalien unter Druck

In verschiedenen Ländern werden unter Druck gesetzte chemische Produkte auf dem Markt angeboten, die in Gasflaschen enthalten sind. Dabei handelt es sich um flüssige oder feste Stoffe, wie Klebstoffe, Beschichtungen oder Reinigungsmittel, die zusammen mit einem Gas oder Gasgemisch in Druckgefäßen unter einen Druck gesetzt werden, der ausreicht, um das Produkt auszustoßen.



Heute werden diese Produkte als verflüssigte Gase der Klasse 2 klassifiziert, obwohl es sich dabei eher um eine Kombination aus einem gasförmigen Treibmittel und einem flüssigen oder festen Bestandteil handelt. Da diese Produkte nicht in Druckgaspackungen abgefüllt werden und die verwendeten Druckgefäße die Volumengrenzwerte für Druckgaspackungen überschreiten, hatte der Internationale Rat der Chemieverbände (ICCA)

bereits bei der vorletzten Sitzung des UN-Expertenunterausschusses beantragt, für diese Chemikalien neue UN-Nummern vorzusehen.

Die von einer informellen Ad-hoc-Arbeitsgruppe überarbeiteten Änderungsvorschläge des ICCA, die die Aufnahme sechs neuer UN-Nummern (3500 bis 3505), einer erläuternden Sondervorschrift und einer neuen Verpackungsanweisung vorsehen, wurden vom UN-Expertenunterausschuss angenommen.

In Maschinen oder Ausrüstungen enthaltene Kraftstoffe

Die Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) des RID/ADR sieht vor, dass Beförderungen von nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, von den Vorschriften des RID/ADR freigestellt sind, wenn Maßnahmen zur Verhinderung eines Freiwerdens des Inhalts getroffen werden. Diese Freistellungsvorschrift wurde in der Vergangenheit von verschiedenen Beförderern beispielsweise auch für die Beförderung von Generatoren angewendet, die manchmal bis zu 3000 Liter Treibstoff enthalten können, ohne dass irgendwelche Vorschriften des RID/ADR angewendet werden.



Auf Antrag des Vereinigten Königreichs wird nun den verschiedenen Eintragungen für Kraftstoffe eine Sondervorschrift zugeordnet, in denen die für Tanks in Ausrüstungen oder Maschinen zu beachtenden Vorschriften aufgeführt sind. Darüber hinaus wird in der Sondervorschrift 301, die der Eintragung UN 3363 Gefährliche Güter in Maschinen oder Geräten zugeordnet ist und die festlegt, dass die enthaltenen gefährlichen Güter die Mengengrenzen gemäß Spalte (7a) der Tabelle A nicht überschreiten dürfen, ein Verweis auf diese neue Sondervorschrift aufgenommen.

Bei der nächsten Tagung wird jedoch noch auf die Bezeichnung von Umschließungsmitteln mit einem Fassungsraum von weniger als 450 Litern zurückzukommen und die Frage zu prüfen sein, ob auch die UN-Nummer 1170 Ethanol in die Liste der betroffenen Kraftstoffe aufzunehmen ist.

Verpackungen für Aerosole

Der Vertreter der Vereinigung der Europäischen Aerosol-Verbände (FEA) hatte festgestellt, dass die für Druckgaspackungen geltende Sondervorschrift für die Verpackung PP 17 der Verpackungsanweisung P 003 eine Massebegrenzung von 55 kg für Verpackungen aus Pappe und 125 kg für andere Verpackungen vorsieht, während die Beschränkungen im Luftverkehr 75 kg für Passagierflugzeuge und 155 kg für Frachtflugzeuge, allerdings mit dem Erfordernis bauartgeprüfter Verpackungen, betragen. Für die Verpackung von Druckgaspackungen dürfen jedoch ab einer Nettomasse von 400 kg bzw. einem Fassungsraum 450 Litern auch Großverpackungen gemäß Verpackungsanweisung LP 02 verwendet werden.

Um diese Lücke zwischen der bisherigen Verpackungsanweisung P 003 und der Anweisung für die Verwendung von Großverpackungen LP 02 zu schließen, nahm der UN-Expertenunterausschuss den Antrag des FEA an, eine nur für Druckgaspackungen geltende neue Verpackungsanweisung P 207 aufzunehmen, welche einerseits die Verwendung von Fässern und Kisten ohne Massebeschränkung zulässt, sofern diese bauartgeprüft sind und den Anforderungen für die Verpackungsgruppe II genügen, und andererseits die bisherigen Mengenbeschränkungen für nicht bauartgeprüfte Verpackungen beibehält. Dabei wurde jedoch auch festgestellt, dass Großverpackungen lediglich den Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe III genügen müssen.

Superkondensatoren

Superkondensatoren sind elektrische Energiespeicher, die wegen ihrer hohen Zuverlässigkeit und ihrer langen Lebensdauer zunehmend als Ersatz für Akkumulatoren verwendet werden. Sie eignen sich insbesondere für Anwendungen, bei denen ein schnelles Laden und eine schnelle Energieabgabe gefordert werden.



Beispiele für Superkondensatoren mit einer Kapazität zwischen 650 und 3000 Farad.



Beispiel eines Superkondensator-Moduls mit einer Kapazität von 500 Farad und einer Spannung von 16 V

Der Verband Kilo Farad International (kFI) unterbreitete den Antrag, in den Gefahrgutvorschriften Maßnahmen für Superkondensatoren vorzusehen, um einen elektrischen Kurzschluss zu vermeiden, geeignete Beförderungsvorschriften aufzustellen, eine Einschränkung einzuführen, bis zu welcher Größe die Gefahrgutvorschriften nicht angewendet werden müssen, und Vorschriften für Superkondensatoren in Ausrüstungen festzulegen.

kFI hatte dazu verschiedene Optionen vorgeschlagen, wie Verwendung der UN-Nummer 3363 Gefährliche Güter in Maschinen oder Geräten, die Überarbeitung der für die UN-Nummer 3363 geltenden Sondervorschrift 301 oder die Aufnahme einer neuen UN-Nummer (UN 3499) für Superkondensatoren, für die sich der UN-Expertenunterausschuss schließlich entschied.

Nach einer Diskussion beschloss der UN-Expertenunterausschuss darüber hinaus, den Grenzwert für die Energiespeicherkapazität, ab dem die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erforderlich ist, auf 10 Wh festzulegen. Der Falltest sollte als Bauartprüfung an unverpackten Kondensatoren und nicht an versandfertig verpackten Kondensatoren durchgeführt werden. Ungeachtet der Tatsache, dass bei Kondensatoren gewöhnlich die Spannung in Volt und die Kapazität in Farad angegeben wird und aus diesen Angaben anhand einer Formel die Energiespeicherkapazität leicht ermittelt werden kann, sprach sich der UN-Expertenunterausschuss für die direkte Angabe der Energiespeicherkapazität in Wattstunden auf dem Kondensator aus.

Verwendung von Verpackungen aus anderen Metallen als Stahl oder Aluminium

Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen Antrag Italiens an, in allen Verpackungsanweisungen, in denen die Verwendung von Verpackungen aus Stahl oder Aluminium zugelassen sind, auch Verpackungen aus anderen Metallen zuzulassen. Da bereits in den allgemeinen Verpackungsanweisungen P 001 und P 002 andere Metalle zugelassen sind, konnte kein Grund erkannt werden, warum dies in spezifischen Verpackungsanweisungen nicht möglich sein sollte. Insbesondere Titan zeichnet sich durch bessere mechanische Eigenschaften aus und ist darüber hinaus nicht magnetisch, was vor allem bei militärischen Anwendungen von hoher Bedeutung ist. Nicht geändert wird jedoch die Verpackungsanweisung P 010, da die unter diese Verpackungsanweisung fallenden Chlorsilane mit anderen Metallen als Stahl korrodieren könnten.

Die Arbeitsgruppe für Explosivstoffe erkannte in diesem Zusammenhang auch, dass nicht in allen Verpackungsanweisungen für Explosivstoffe die Verwendung von Innenverpackungen bzw. Zwischenverpackungen aus Holz zugelassen ist. Diese Verpackungsanweisungen wurden entsprechend überarbeitet.

Überarbeitung verschiedener Verpackungsanweisungen

Es wurde festgestellt, dass in einigen Verpackungsanweisungen lediglich gefordert wird, dass die Verpackungen den Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe II bzw. III entsprechen müssen. Dies kann so interpretiert werden, dass Verpackungen, welche diesen Prüfanforderungen genügen, verwendet werden dürfen, ohne dass sie eine UN-Kennzeichnung tragen müssen. Diese wenig spezifische Aussage könnte darüber hinaus dazu führen, dass auch Säcke als Außenverpackungen verwendet werden dürfen.

Die Vertreter Schwedens, des Vereinigten Königreichs und der IATA hatten sich der Aufgabe unterzogen, die spezifischen Verpackungsanweisungen in dieser Hinsicht zu überarbeiten und eine Klarstellung herbeizuführen. Insbesondere wird jetzt in den einzelnen Verpackungsanweisungen spezifiziert, welche genauen Verpackungstypen zugelassen sind.

Angabe der Stapellast auf Großverpackungen

Für Großverpackungen, die für das Stapeln ausgelegt sind, ist eine Stapeldruckprüfung gemäß Absatz 6.6.5.3.3 als Bauartprüfung vorgeschrieben. Gemäß

Unterabschnitt 6.6.3.1 g) ist bei diesen Großverpackungen die Prüflast der Stapeldruckprüfung in kg anzugeben. In Anpassung an die für Großpackmittel (IBC) geltenden Vorschriften wird für Großverpackungen zukünftig die Angabe eines Symbols für die höchstzulässige Stapellast vorgesehen.

Bergungsdruckgefäße

In den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR/ADN sind Vorschriften für Bergungsverpackungen enthalten. Obwohl unter die Begriffsbestimmung für "Bergungsverpackung" in Abschnitt 1.2.1 auch Bergungsdruckgefäße fallen können, sind für diese in Kapitel 4.1 und 6.2 keine spezifischen Vorschriften vorgesehen.

Es kann jedoch Fälle geben, in denen Druckgefäße, die Gase enthalten, den Vorschriften nicht mehr vollständig entsprechen und deshalb für Zwecke der sicheren Entleerung oder der Entsorgung befördert werden müssen. Dies kann nach einem Unfall oder unter besonderen Umständen der Fall sein, beispielsweise, wenn Gasflaschen in stillgelegten Betrieben aufgefunden werden und nicht mehr festgestellt werden kann, ob diese richtig gelagert und unterhalten wurden. Da sich geeignete Entsorgungseinrichtungen für bestimmte Gase nicht unbedingt in nächster Nähe und manchmal auch nicht in demselben Land befinden, wurden internationale Vorschriften für die Beförderung in Bergungsverpackungen als erforderlich angesehen.

Auf der Grundlage eines Antrags Deutschlands wurden vom UN-Expertenunterausschuss eine neue Begriffsbestimmung sowie Vorschriften für die Verwendung und den Bau von Bergungsdruckgefäßen aufgenommen.

Güterbeförderungseinheiten (CTU) mit Kühl- oder Konditionierungsmitteln

Für die Beförderung temperaturempfindlicher Güter, die selbst keine gefährlichen Güter sein müssen, wird als Kühlmittel teilweise Trockeneis (Kohlendioxid, fest) verwendet. Trockeneis kann für Arbeiter, die einen Container öffnen, eine ähnliche Gefahr darstellen, wie dies bei begasten Containern der Fall ist und was in der Vergangenheit zur Aufnahme des Abschnitts 5.5.2 RID/ADR/ADN geführt hat.

Da insbesondere in Fällen, in denen Trockeneis bei nicht gefährlichen Gütern eingesetzt wird, davon ausgegangen werden muss, dass die beteiligten Arbeitnehmer nicht mit dem Gefahrgutrecht vertraut sind, wurde die Notwendigkeit erkannt, wie im Fall der Begasungsmittel alle anwendbaren Bestimmungen in einem Abschnitt zusammenzufassen, um eine einfache Schulung der Beteiligten gewährleisten zu können.

Nächste Tagung

Die 38. Tagung des UN-Expertenunterausschusses wird in der Zeit vom 29. November bis 7. Dezember 2010 stattfinden. Bei dieser Tagung werden die Arbeiten an der 17. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abgeschlossen. Die aufgeführten Änderungen werden für den europäischen Landverkehr im Rahmen der Harmonisierung mit der 17. Ausgabe der UN-Empfehlungen zum 1. Januar 2013 umgesetzt.

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Genf, 13.-17. September 2010

In der Zeit vom 13. bis 17. September 2010 fand in Genf die zweite Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2010/2011 statt. 23 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 14 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Tanks

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde eine parallel tagende Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt.

Beförderung von Calciumcarbid in loser Schüttung

UN 1402 Calciumcarbid ist ein Stoff der Klasse 4.3 und wird hauptsächlich in der Stahl- und Acetylen-gasproduktion eingesetzt. Die Verwendung von Calciumcarbidgemischen als Entschwefelungsmittel ist für die Herstellung von Qualitätsstahl notwendig.

Während es vor der Umstrukturierung des RID/ADR nur eine Eintragung für die Verpackungsgruppe II gab, wurde im Rahmen der Umstrukturierung auch eine Eintragung für die Verpackungsgruppe I aufgenommen. Für Stoffe der Verpackungsgruppe II ist sowohl die Beförderung in RID/ADR-Tanks als auch die Beförderung in loser Schüttung zugelassen, wohingegen für die Verpackungsgruppe I lediglich eine Beförderung in ortsbeweglichen Tanks zugelassen ist.

Nachdem die Industrie vor kurzem festgestellt hatte, dass der heute in erster Linie verwendete Stoff der Verpackungsgruppe I zuzuordnen ist, wurde erkannt, dass auch die bisherige Beförderungspraxis in RID/ADR-Tanks bzw. in Silo-Tanks aufgegeben werden muss. Da die Beförderung in ortsbeweglichen Tanks keine Alternative darstellt, weil diese Tanks keine

Bodenöffnungen aufweisen, die zum Entladen dieses staubförmigen Stoffes erforderlich sind, musste eine kurzfristige Lösung zur Weiterbeförderung dieses Stoffes unter sicheren Bedingungen gefunden werden. Deutschland, Österreich, der Europäische Verband der chemischen Industrie (CEFIC) und die Internationalen Privatwagen-Union (UIP) hatten hierfür Bedingungen formuliert, die von der Tank-Arbeitsgruppe für eine sichere Beförderung als ausreichend erachtet wurden und die nun im Rahmen einer multilateralen Sondervereinbarung umgesetzt werden sollen.

Zur mittelfristigen Lösung des Problems soll dem Stoff eine Tankcodierung zugeordnet werden, welche die Beförderung in RID/ADR-Tanks ermöglicht. Die Beförderung in loser Schüttung in Silo-Tanks soll hingegen aufgegeben werden. Eine geeignete Tankcodierung soll bei einer späteren Sitzung auf der Grundlage weiterer Hintergrundinformationen zum Stoff festgelegt werden.

Überprüfung der Übergangsvorschriften für Tanks

Die Übergangsvorschriften haben in der Vergangenheit immer wieder Anlass zu Diskussionen gegeben, weil vor allem ältere Übergangsvorschriften teilweise ungenau formuliert sind und insbesondere in Kombination mit später hinzugekommenen Übergangsvorschriften mittlerweile nicht mehr klar ist, von welchen Vorschriften eigentlich abgewichen werden darf.

Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses hatte sich bei ihrer Sitzung im Mai bereits mit dieser Problematik befasst, wegen der Auswirkungen auf Tankfahrzeuge aber beschlossen, zunächst die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung miteinzubeziehen.

Die Tank-Arbeitsgruppe stimmte den folgenden im Grundlagendokument Deutschlands enthaltenen Grundsätzen zu:

- Alle Tanks müssen die jeweils aktuell geltenden Vorschriften des RID/ADR erfüllen.
- Ausnahmen hierzu bestehen nur, wenn dies durch Übergangsvorschriften ausdrücklich festgelegt ist. Diese Übergangsvorschriften müssen so formuliert sein, dass klar aus ihnen hervorgeht, von welchen Vorschriften jeweils abgewichen werden darf.
- Später neu in das RID/ADR aufgenommene Vorschriften gelten auch für Tanks, die diesen Übergangsvorschriften unterliegen, sofern dies nicht durch besondere Übergangsvorschriften ein-

geschränkt wird (diese Vorgehensweise wurde bei den Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung in den letzten Jahren bereits berücksichtigt).

Die Tank-Arbeitsgruppe wird die Prüfung der Übergangsvorschriften bei den nächsten Tagungen auf der Grundlage von früheren Entscheidungen, die zur Aufnahme von Tankvorschriften und den entsprechenden Übergangsvorschriften geführt haben, fortsetzen.

Maßnahmen gemäß Absatz 6.8.2.1.20

Gemäß Absatz 6.8.2.1.19 ADR darf die zuständige Behörde zulassen, dass die geforderten Mindestwanddicken reduziert werden, wenn die Tanks einen Schutz gegen Beschädigung durch seitliches Anfahren oder Überschlagen aufweisen. In Absatz 6.8.2.1.20 ADR sind solche Schutzmaßnahmen aufgeführt, wobei auch andere Maßnahmen zugelassen sind, sofern sie gleichwertig sind. Da gemäß Unterabschnitt 6.8.2.6 gleichzeitig die Anwendung der Norm EN 13094:2008 für nach dem 1. Januar 2010 gebaute Tanks vorgeschrieben ist, die neben den in Absatz 6.8.2.1.20 aufgeführten Maßnahmen weitere Maßnahmen erwähnt, stellte sich die Frage, ob gleichwertige Maßnahmen, die nicht in der Norm enthalten sind, ohne Weiteres zur Anwendung kommen dürfen.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Auslegung der Arbeitsgruppe zu, dass Maßnahmen, die weder in Absatz 6.8.2.1.20 noch in der Norm EN 13094 aufgeführt sind, nur dann angewendet werden dürfen, wenn sie gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7 in einem nationalen technischen Regelwerk hinterlegt sind.

Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Klassifizierung von synthetischem Dieselkraftstoff, Gasöl und Heizöl (leicht)

Die Bem. 2 zu Absatz 2.2.3.1.1 RID/ADR legt fest, dass Dieselkraftstoff, Gasöl und Heizöl (leicht) mit einem Flammpunkt über 60 °C bis höchstens 100 °C unabhängig von den Kriterien der Klasse 3 als entzündbarer flüssiger Stoff gilt. Von Schweden wurde bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung die Frage gestellt, ob auch synthetisch hergestellte Dieselkraftstoffe mit demselben Flammpunktbereich unter diese Bemerkung fallen.

Die Gemeinsame Tagung war der Ansicht, dass weder die Bezeichnung der Eintragung UN 1202 noch die Bem. 2 zu Absatz 2.2.3.1.1 die Herstellungsweise von Dieselkraftstoffen festlegt und somit die durch Synthese erzeugten Produkte in gleicher Weise behandelt werden müssen wie Produkte, die durch Destillation von Erdöl

erzeugt werden, sofern der Flammpunkt zwischen 60 °C und 100 °C liegt.

Um zu vermeiden, dass synthetisch hergestellter Dieseldieselkraftstoff ohne Anwendung des RID/ADR befördert wird, nahm die Gemeinsame Tagung eine Klarstellung in der Bem. 2 zu Absatz 2.2.3.1.1 vor.

Beförderung verunreinigter Medizinprodukte

Arztpraxen und Krankenhäuser gehen zunehmend dazu über, die Desinfektion, Reinigung oder Sterilisation ihrer benutzten Instrumente/Medizinprodukte nicht selbst vor Ort durchzuführen, sondern an externe Dienstleistungsunternehmen zu vergeben.

Da die von ungereinigten Medizinprodukten ausgehende Gefährdung mit derjenigen von Abfällen der Abfallschlüsselnummer 18 01 04¹ nach dem Europäischen Abfallartenkatalog vergleichbar ist, die gemäß Bem. 2 zu Absatz 2.2.62.1.11.2 von den Vorschriften des RID/ADR freigestellt sind, hatte Deutschland den Antrag gestellt, die Beförderung dieser Medizinprodukten unter Mindestanforderungen an die Verpackung ebenfalls freizustellen.

Dieser Antrag, der bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung diskutiert und unter Berücksichtigung verschiedener Kommentare überarbeitet wurde, wurde angenommen.

Erdreich sowie Bau- und Rückbauabfälle, die mit PCB kontaminiert sind

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde ein Antrag abgelehnt, in der für die UN-Nummern 2315 und 3151 (polychlorierte Biphenyle, flüssig und polyhalogenierte Bi- und Terphenyle, flüssig) geltenden Sondervorschrift VW 15/VV 15 die zulässige Konzentration von PCB von 1000 ppm (0,1 %) auf 5 % zu erhöhen, da dies eine Abweichung zu den Vorschriften für die Entsorgung gefährlicher Abfälle darstellen würde. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Ermittlung der tatsächlichen Konzentration dadurch erschwert wird, dass die Bi- und Terphenyle in den beförderten Abfällen nicht homogen verteilt sind (siehe Zeitschrift 1/2010, S. 13).

¹ Abfälle aus der humanmedizinischen oder tierärztlichen Versorgung und Forschung – Abfälle aus der Geburtshilfe, Diagnose, Behandlung oder Vorbeugung von Krankheiten beim Menschen – Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung aus infektionspräventiver Sicht keine besonderen Anforderungen gestellt werden (z.B. Wund- und Gipsverbände, Wäsche, Einwegkleidung, Windeln).

In einem neuen Antrag erinnerte Belgien daran, dass die Sondervorschrift VW 15/VV 15 eingeführt wurde, um das Problem der Entfernung ziemlich großer Mengen von Erdreich zu lösen, das mit polychlorierten oder polyhalogenierten Biphenylen und Terphenylen (hauptsächlich aufgrund Undichtheiten elektrischer Anlagen) kontaminiert ist. In diesen Fällen wird die Konzentration der Kontamination sehr gering sein, wenn sie auf der Grundlage der Gesamtmenge des zu entfernenden Erdreichs ermittelt wird, im Erdreich direkt unter der Kontaminationsquelle wird sie jedoch wesentlich höher sein. Eine zufällig entnommene Probe zur Bestimmung der Konzentration der Kontamination, die direkt aus dem Bereich unterhalb der Kontaminationsquelle stammt, wird deshalb das Ergebnis ausreichend verfälschen, so dass die Anwendung der Sondervorschrift VW 15/VV 15 ohne irgendeinen Sicherheitsgrund ausgeschlossen wird.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Antrag Belgiens an, die Sondervorschrift VW 15/VV 15 so zu ändern, dass die zulässige durchschnittliche Konzentration an Bi- und Terphenylen zwar nicht höher als 1 000 mg/kg sein darf, dass aber punktuell auch maximal 10 000 mg/kg zulässig sind.

Integration von Einsatzaktions-Codes in die orangefarbene Kennzeichnung

Das Internationale technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF) hatte der Gemeinsamen Tagung einen Antrag vorgelegt, auf der orangefarbenen Kennzeichnung neben der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und der UN-Nummer auch sogenannte Einsatzaktions-Codes anzugeben, aus denen sich Sofortmaßnahmen, wie zu verwendende Löschmittel, geeignete Schutzkleidung und Evakuierungsmaßnahmen, ablesen lassen. Ein ähnlicher Antrag, anstelle der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr die im Vereinigten Königreich üblichen HAZCHEM-Codes zu verwenden, war bereits Anfang der 1990er Jahre von der Gemeinsamen Tagung ausführlich diskutiert und abgelehnt worden.

Die Gemeinsame Tagung lehnte den neuen Antrag des CTIF einstimmig ab. Unter anderem war sie der Meinung, dass eine Vielzahl verschiedener Codes auf der orangefarbenen Kennzeichnung zur Verwirrung beitragen könnte. Darüber hinaus erschien eine verbindliche Vorgabe einer bestimmten Sofortmaßnahme nicht sachdienlich, zumal die Einsatzkräfte ihr Vorgehen in der Mehrzahl der Fälle an die spezifischen Gegebenheiten am Unfallort und die vorhandenen Mittel anpassen müssen. Außerdem würden moderne Kommunikationsmittel anhand der UN-Nummer eine sehr viel

raschere und leichtere Informationsbeschaffung ermöglichen. Schließlich war die Gemeinsame Tagung der Ansicht, dass der Einsatz der Telematik, der derzeit von einer informellen Arbeitsgruppe untersucht wird, zu weiteren Verbesserungen führen wird.

Getrennte Konformitätsbewertungen von Druckgefäßen

Die aktuelle Fassung des Absatzes 6.2.3.6.1 RID/ADR ermöglicht eine getrennte Konformitätsbewertung der Ventile aller Druckgefäßtypen. Im Gegensatz zu einer wiederbefüllbaren Gasflasche muss eine nicht wiederbefüllbare Gasflasche mit einem nicht wiederverwendbaren, mit der Flasche untrennbar verbundenen Ventil ausgerüstet sein, so dass es nicht ausgetauscht werden kann und die Flasche somit für die Wiederbefüllung ungeeignet wird. Aus diesem Grund sollte eine getrennte Konformitätsbewertung bei nicht wiederbefüllbaren Gasflaschen ausgeschlossen werden.

Um dieser Einschränkung, die auch in der neuen TPED-Richtlinie bereits berücksichtigt wird, Rechnung zu tragen, stimmte die Gemeinsame Tagung einer Änderung des Absatzes 6.2.3.6.1 zu.

Prüfmuster für die IBC-Vibrationsprüfung

Im Absatz 6.5.6.3.3 des RID/ADR, der aus den UN-Modellvorschriften übernommen wurde, wird vorgeschrieben, dass zum Nachweis der chemischen Verträglichkeit von starren Kunststoff-IBC oder Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehälter gegenüber den gefährlichen Gütern die IBC-Muster einer sechsmonatigen Vorlagerung mit den vorgesehenen Füllgütern oder mit gleichwertigen Stoffen unterzogen werden müssen. Daraufhin müssen die IBC alle in Absatz 6.5.6.3.7 vorgesehenen Prüfungen durchlaufen, einschließlich der Vibrationsprüfung, die wie die Fallprüfung an einem anderen IBC gleicher Bauart durchgeführt werden darf.

Das RID/ADR sieht jedoch in Absatz 6.5.6.3.5 eine Alternativmethode für den Nachweis der chemischen Verträglichkeit von starren IBC aus Polyethylen oder Kombinations-IBC mit einem Innenbehälter aus Polyethylen vor, die gemäß Absatz 6.5.6.3.4 der UN-Modellvorschriften auch zugelassen ist. Bei dieser Methode wird bei Verwendung einer geeigneten Standardflüssigkeit die sechsmonatige Vorlagerung durch eine dreiwöchige Vorlagerung ersetzt. Nach dieser Lagerung müssen die Prüfmuster der Hebeprüfung von unten, der Hebeprüfung von oben, der Stapeldruckprüfung, der Dichtheitsprüfung, der hydraulischen Innendruckprüfung und der Fallprüfung unter-

zogen werden. Für die Vibrationsprüfung wird diese Vorlagerung nicht vorgeschrieben.

Der Vertreter der Europäischen kunststoffverarbeitenden Industrie (EuPC) stellte den Antrag, dass die Vorlagerung vor der Vibrationsprüfung auch dann nicht gefordert wird, wenn die Methode der UN-Modellvorschriften, d.h. eine sechsmonatige Vorlagerung mit dem für den IBC vorgesehenen Füllgut, angewendet wird.

Die Gemeinsame Tagung war zu dieser Frage geteilter Meinung. Einige Delegationen waren der Meinung, dass die Vorlagerung unabhängig von der für den Nachweis der chemischen Verträglichkeit verwendeten Methode vorgeschrieben werden sollte, da sonst die Gleichwertigkeit der Alternativmethode gegenüber der in den UN-Modellvorschriften empfohlenen Vorgehensweise nicht garantiert werden könnte. Andere Delegationen wiesen darauf hin, dass diese Entscheidung bewusst getroffen worden sei und es Aufgabe der Vertragsparteien sei, die Art und Weise der chemischen Verträglichkeitsprüfung gemäß den Absätzen 6.5.6.3.2 und 6.5.6.3.4 der UN-Modellvorschriften festzulegen.

Die Gemeinsame Tagung einigte sich darauf, die Frage, ob es zulässig ist, das für die Vibrationsprüfung vorgesehene IBC-Prüfmuster nicht einer Vorlagerung für den Nachweis der chemischen Verträglichkeit zu unterziehen, zunächst dem UN-Expertenunterausschuss zu unterbreiten.

Wiederkehrende Prüfungen an Großpackmitteln (IBC)

Der Absatz 6.5.1.1.3 RID/ADR fordert, dass der Bau, die Ausrüstungen, die Prüfungen, die Kennzeichnung und der Betrieb der IBC der Genehmigung durch die zuständige Behörde des Landes unterliegen, in dem die IBC zugelassen werden. Da der Absatz 6.5.1.1.3 Bestandteil der allgemeinen Vorschriften ist, gilt er auch für die wiederkehrenden Prüfungen gemäß Unterabschnitt 6.5.4.4.

Während sich einige Delegationen gegen eine Änderung des aus den UN-Modellvorschriften stammenden Absatzes 6.5.1.1.3 aussprachen, befürwortete eine große Mehrheit der Delegationen eine zusätzliche Bemerkung, aus der klar hervorgeht, dass die zuständige Behörde des Zulassungslandes die Prüfungen, die im Ausland durchgeführt werden, nachdem der IBC in Betrieb genommen wurde, nicht genehmigen muss, dass die dort durchgeführten Prüfungen aber den spezifischen Bestimmungen der Bauartzulassung entsprechen müssen.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird in der Zeit vom 21. bis 25. März 2011 die Beratungen für die Änderungen 2013 des RID/ADR/ADN fortsetzen.

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

"Gemeinsame Arbeit" zur Förderung der Bahn?

Erfahrungen aus der Zusammenarbeit
mit der Europäischen Eisenbahnagentur

1. Hintergrund

Die 7. Generalversammlung der OTIF beschloss im November 2005 einstimmig eine angemessene Form der Integration der EU-Vorschriften aus Anlage P der TSI OPE (Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung) (Zeitschrift 4/2005, S. 53) zur Fahrzeugnummerierung in die technischen COTIF Anhänge (F und G). Diese Vorschriften sehen, wie in den verbindlichen UIC-Merkblättern 438-1 bis 438-4 beschrieben, eine aus fünf Buchstaben bestehende Fahrzeughalterkennung (VKM-Kode) vor.

Bei seiner ersten Tagung vom 4.-6. Juli 2006 forderte der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) und das Sekretariat der OTIF auf, schnellstmöglich eine gemeinsame Lösung für die Verwaltung der Fahrzeughalterkennungen und die Sicherstellung deren eindeutiger und einmaliger Zuordnung auszuarbeiten.

2. Die Lösung

Im Juli 2007 kam es zu einer Einigung zwischen dem Sekretariat der OTIF und der ERA: Die beiden Organe werden in enger Zusammenarbeit das in Anlage P definierte "tragende Gerüst" erarbeiten und auf ihrer jeweiligen Website eine gemeinsame Liste der registrierten VKM veröffentlichen. Dabei wird die ERA die Registrierung von Fahrzeughaltern mit eingetragenen Unternehmenssitz in einem der EU- oder EWR-Mitgliedstaaten vornehmen und die OTIF die Registrierung von Fahrzeughaltern aus den übrigen OTIF-Mitgliedstaaten sowie – auf

freiwilliger Basis – selbst aus Nicht-OTIF-Mitgliedstaaten. Die Richtlinien für die Erstellung einer Fahrzeughalterkennung (VKM) sind für OTIF und ERA identisch. Sie beinhalten die Erstellung und Verwaltung – in beiden Organisationen – eines gemeinsamen und identischen Registers mit allen Daten der Eisenbahnfahrzeughalter und deren VKM-Kodes, gemäß Anlage P der TSI OPE. Eine vorläufige VKM-Liste wurde bereits im September 2007 veröffentlicht, bevor im Januar 2010, nach Beseitigung des Problems der Doppelinträge, das erste offizielle VKM-Register herausgegeben wurde. Jeden ersten Mittwoch im Monat wird auf den Websites der ERA (www.era.europa.eu) und der OTIF (www.otif.org) eine aktualisierte Fassung des VKM-Registers bereitgestellt.

3. Ziel und Inhalt

Die VKM ist ein international einmaliger, alphanumerischer Code, bestehend aus 2 bis 5 Buchstaben. Derzeit beinhaltet das VKM-Register mehr als 1700 Eintragungen. Ziel des Registers ist die Vermeidung von Doppelvergaben von Kodes, so dass bei Unfällen oder der Rückführung von Güterwagen eine eindeutige Identifizierung des Fahrzeughalters möglich ist. Die Nutzung des Registers ist kostenlos.

Die im VKM-Register erfassten Daten umfassen:

- die auf dem Fahrzeug angebrachte VKM (eventuell mit diakritischen Zeichen),
- die VKM zur Überprüfung der einmaligen Zuteilung des Kodes (ohne diakritische Zeichen),
- den vollständigen Namen des Halters,
- das Land, in dem sich der Unternehmenssitz des Halters befindet und, falls vorhanden,
- dessen Internetadresse.

Zusätzliche administrative Informationen umfassen eine Kontaktperson für administrative Auskünfte, eine Geschäftsadresse sowie die Telefonnummer und den Namen der für die Fahrzeugverwaltung zuständigen Abteilung.

4. Registrierungsverfahren

Zum Erstellen einer neuen VKM, zur Übernahme von Änderungen oder zum Löschen einer VKM hat der Halter ein Antragsformular auszufüllen. Halter mit Geschäftssitz in einem EU- oder EWR-Mitgliedstaat reichen den Antrag bei der entsprechenden Nationalen Sicherheitsbehörde (NSA) ein. Halter mit Geschäftssitz in einem der übrigen OTIF-Mitgliedstaaten reichen den Antrag bei der jeweils zuständigen nationalen Behörde ein. Die NSA/zuständige Behörde ist verpflichtet, die Einhaltung geltender Vorschriften zu überprüfen und den Antrag anschließend und unter Angabe des Eingangsdatums (aus Vorranggründen) an die ERA/OTIF weiterzuleiten.

5. Funktionen

Nach Erhalt des Antrags prüfen ERA und OTIF im Abgleich mit bereits bestehenden VKM und früher eingegangenen Anträgen, denen noch kein Code zugeteilt oder die noch nicht veröffentlicht wurden, die Einmaligkeit des Kodes. Vor jeder Aktualisierung des VKM-Registers setzten ERA und OTIF sich gegenseitig über neue Anträge in Kenntnis. Daraufhin wird dem Halter ein eindeutiger Identifikationscode zugeteilt. Das VKM-Register umfasst alle Fahrzeugarten (Lokomotiven, Reisezugwagen und Güterwagen). Zu den Nutzern des Registers gehören im Eisenbahnsektor tätige Firmen (Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen), deren Kunden sowie Behörden. All diesen Nutzern ermöglicht die am Fahrzeug angebrachte VKM die eindeutige Bestimmung des Halters.

6. Aufkündigung der Zusammenarbeit von Seiten der ERA

Im Mai 2010 wurde dieses gemeinsam beschlossene Verfahren von Seiten der ERA einseitig eingestellt. Letztere erklärte sich gezwungen, sich der von der Europäischen Kommission verfolgten Politik der Nicht-Kooperation mit der OTIF zu beugen. Weitere Erklärungen wurden nicht abgegeben. Die Europäische Kommission äußerte sich nicht zur Sache.

Nichtsdestoweniger versorgt die OTIF die ERA weiterhin mit Informationen bezüglich neu zugeteilter VKM. Folge dieses Verstoßes der ERA gegen die gemeinsamen Registrierungsregeln der VKM ist u.a. die Existenz zweier

unterschiedlicher VKM-Register seit März dieses Jahres.

Trotz regelmäßiger Übermittlung der Daten über in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zugeteilte VKM, werden diese von der ERA nicht in deren VKM-Register übernommen, welches folglich unvollständig ist. Andererseits nutzt die OTIF zur Erstellung ihres VKM-Registers die letzte Ausgabe des ERA-Registers (welches sie nicht länger direkt von der ERA-Website erhält) als Vorlage, die sie dann um die von der OTIF neu zugeteilten VKM ergänzt. Das VKM-Register der OTIF ist derzeit also das einzig vollständige, aktuelle und folglich das einzig anwendbare VKM-Register. Die OTIF kommt einmal mehr ihrer Verpflichtung nach, die Interoperabilität im Eisenbahnsektor zu fördern (Art. 2 § 1 c) COTIF 1999) und Hindernisse im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu beseitigen.

Es ist äußerst bedauerlich, dass dieser Boykott der ERA zeitlich mit der immer stärkeren Integration der OSShD-Mitgliedstaaten ins VKM-Register zusammenfällt. Auf ihrer XXV Konferenz (Ulan Bator, 19.-23. April 2010) kamen die Generaldirektoren der OSShD überein, in allen VKM-Belangen mit der OTIF zusammenzuarbeiten.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Global Rail Freight Conference

Sankt Petersburg, 6./7. Juli 2010

Bei der von UIC und den Russischen Eisenbahnen (RZD) gemeinsam organisierten Weltkonferenz, an der rund 300 Führungskräfte des Eisenbahngüterverkehrs und Vertreter von Logistikpartnern, Kunden, Vorschriftengebern und Verkehrsorganisationen teilnahmen, war die OTIF Kooperationspartnerin und durch den stellvertretenden Generalsekretär und eine Expertin des Rechtsdienstes vertreten.

In seiner Präsentation zum Thema „Rechtsharmonisierung“ stellte der stellvertretende Generalsekretär die auf der Ebene internationaler Regierungsorganisationen vor allem vom Verhältnis zwischen OTIF, OSJD und EU und den unterschiedlichen Loyalitätsverhältnissen der Mitgliedstaaten geprägte Ausgangslage und die von grundsätzlichen Vorstellungen der betroffenen staatlichen Entscheidungsträger abhängigen Entwicklungsmöglichkeiten dar.

Breiter Raum wurde in der Konferenz den interregionalen Transportverbindungen mit unterschiedlichen Darstellungen der Angebots- und Nachfragesituation sowie der Zukunftsperspektiven namentlich für Landbrücken zwischen Asien, Europa und den USA gewidmet.

Auch die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur wurde bei dieser Konferenz sowohl im Bezug auf öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten als auch auf solche durch Private ausführlich diskutiert. Dabei wurde auf die entscheidende Rolle der Regierungen bei der Förderung privater Finanzierung im Rahmen Öffentlich-privater Partnerschaften (public-private partnerships) hingewiesen.

Ausgehend von einer Analyse des amerikanischen Marktes, wo der Einzelwagenverkehr boomt, wurden verschiedene Ansätze für die Entwicklung eines internationalen Einzelwagenverkehrs in Europa vorgestellt und u.a. von DB Schenker Rail und der Allianz Xrail bewertet. In ihren Schlussfolgerungen waren sich alle Vortragenden einig: Der Einzelwagenverkehr bedeutet zwar eine Herausforderung, ist aber gleichzeitig das Rückgrat des europäischen Schienenverkehrs und stellt 50 % des europäischen Schienengüterverkehrs dar.

Dass die Bahn auch auf Kurzverbindungen erfolgreich sein kann, wurde im Rahmen von Beispielen für die erfolgreiche Anwendung von „green logistics“ anhand einer stauunabhängigen Bahnbelieferung von Supermarktfilialen im Großraum Paris aufgezeigt.

Was die Aussichten für den Schienengüterverkehr anbelangt, so wurde darauf hingewiesen, dass die immer komplexeren Bedürfnisse der Kunden stärker berücksichtigt werden müssen.

Im Bereich des Containertransports wird die sich grundsätzlich fortsetzende Erfolgsgeschichte durch Fehlentwicklungen wie sicherheitstechnisch reduzierte „Einwegcontainer“, mangelnde Überprüfung des

ACEP¹ gemäß CSC² und verzögerte Anpassung der technischen Anlage zum CSC an stärkere Beanspruchungen durch größere Schiffe und schwerere Ladungen beeinträchtigt.

Bei der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs hauptsächlich zu unterstützende Anliegen wurde in einer im Anschluss an die Konferenz veröffentlichten Erklärung der Konferenzteilnehmer Nachdruck verliehen (Übersetzung)

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Aktivlegitimation des Empfängers

Bemerkungen zur Auslegung
der Artikel 43 § 4 und 44 § 6 CIM

Dr. Eva Hammerschmiedová, Bern¹

Das Recht, eine Reklamation oder eine Klage betreffend die Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag einzureichen, steht gemäß Artikel 43 bzw. Artikel 44 CIM entweder dem Absender oder dem Empfänger zu, abhängig vom Zeitpunkt, in dem der Empfänger bestimmte Handlungen bezüglich des Beförderungsvertrags vorgenommen hat (z.B. die Ablieferung verlangt hat). Die Bestimmungen der Artikel 43 und 44 CIM 1999 entsprechen weitgehend denen in Artikel 53 und 54 CIM 1980. Eine neue Regelung nach dem Vorbild des Artikels 30 CMR, wonach die Klagebefugnis vom Bestehen eines materiellen Anspruchs abhängig wäre, wurde in der letzten umfassenden Revision geprüft, jedoch schließlich – mit dem Hinweis auf den Vorteil der Rechtsklarheit der bisherigen Regel - verworfen (s. Erläuternde Bemerkungen zu Art. 43 und 44, Zeitschrift 5/1999, S. 404 oder auf der Website www.otif.org, Veröffentlichungen).

Damit gilt nach wie vor nicht nur der Grundsatz, wonach das Klagerecht ab einem bestimmten Zeitpunkt vom Absender auf den Empfänger übergeht, sondern

auch die Vorschrift bezüglich deren Legitimationsurkunde. Dem Absender dient als Legitimationsurkunde das Frachtbriefdoppel, das er bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung erhält, und dem Empfänger das Original des Frachtbriefs, das er bei der Annahme des Gutes einlöst.

Doch es gibt Situationen, in denen der Absender auch ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels seine Ansprüche gerichtlich geltend machen kann, nämlich bei Zustimmung des Empfängers oder im Falle eines Beweises, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat. Hierzu gibt es in der geltenden Fassung der CIM eine ausdrückliche Bestimmung, wie sie sich bereits in den früheren Fassungen befand. Gemäß CIM 1999 kommt – entsprechend der heutigen Konzeption des Beförderungsvertrags als Konsensualvertrag – auch ein Beweis für das Fehlen oder den Verlust des Frachtbriefs in Betracht.

Den Anlass zu den nachfolgenden Bemerkungen gab eine gerichtliche Entscheidung, mit der die Klage seitens des Empfängers (im gegebenen Fall die Klage einer Person, auf welche der Empfänger seine Ansprüche durch eine Zession übertragen hat) abgewiesen wurde, da der Kläger nicht in der Lage war, das Original des Frachtbriefes vorzulegen.² Der Tatbestand, der Grund und der Umfang der Haftung waren unbestritten.

Da sich der Schadenersatzanspruch auf einen im Jahre 2001 geschlossenen Beförderungsvertrag CIM bezog, wurden die Rechtsvorschriften der **CIM 1980** angewandt. Es handelte sich um eine Sendung von Papierrollen von Ungarn über die Tschechische Republik nach Polen, die nach einer Entgleisung des Zuges durch die Eisenbahn umgeladen wurde, und zwar in offene Wagen, wo die Sendung nur mit Decken geschützt war. Bei der Ankunft am Zielort wurde festgestellt, dass die Sendung durch Nässe so beschädigt war, dass sie für den Empfänger unbrauchbar geworden ist.

Die Eisenbahn hat ihre Haftung anerkannt. Sie hat jedoch entsprechend Artikel 53 § 3 CIM 1980 die Vorlage des Originals des Frachtbriefs verlangt. Dazu war der Reklamant nicht in der Lage. Da er davon ausging, dass diese Bedingung lediglich bezweckt, eine doppelte Geltendmachung des gleichen Anspruchs zu verhindern, übergab er stattdessen der Eisenbahn eine schriftliche Entschädigungszusage für den Fall, dass eine andere Person das Original des Frachtbriefs vorlegen und den Schadenersatz verlangen sollte.

¹ Approved Continuous Examination Programme, ein dem Containereigner behördlich genehmigtes Programm zur laufenden Überprüfung des Containers, das die zeitlich starr vorgegebenen Kontrollintervalle mit entsprechenden Angaben auf der CSC-Sicherheitsplakette ersetzt.

² International Convention for Safe Containers, Internationales Übereinkommen über sichere Container, siehe <http://www.admiraltylawguide.com/conven/containers1972.html>

¹ Rechtsdienst im Sekretariat der OTIF

² Vrchní soud v Olomouci (Tschechische Republik) 7 Crno 239/2008-174 vom 28.7.2009

Weder die Eisenbahn im Reklamationsverfahren noch das Gericht im zivilrechtlichen Verfahren haben dies für ausreichend gehalten. Die Formulierung, dass der Empfänger „den Frachtbrief vorzulegen hat, wenn er ihm übergeben worden ist“ haben sie so ausgelegt, als wäre das Original des Frachtbriefs eine zur Geltendmachung des Anspruchs unverzichtbare Urkunde.

Die Einlösung des Frachtbriefs und die Annahme des Gutes durch den Empfänger waren auf Blatt 2 des Frachtbriefs (Frachtkarte) bestätigt, das dem Gericht vorlag. Dem Gericht lag im Übrigen auch das Blatt 4 des Frachtbriefs (Frachtbriefdoppel) und die unmittelbar nach der Entgleisung des Zuges erstellte Tatbestandsaufnahme vor.

Zusätzlich wurde im Gerichtsurteil auf Artikel 13 § 4 CIM 1980³ hingewiesen. Dieser Artikel eignet sich jedoch nicht als Argument für die Unersetzbarkeit des Frachtbriefs als Legitimationsurkunde, da sich diese Bestimmung, wie es der systematischen Ordnung entspricht, auf den Abschluss des Beförderungsvertrags (Titel II) als – nach der damaligen Konzeption – Formalvertrag und nicht auf die Geltendmachung der Ansprüche (Titel V) bezog.

Auch gemäß **CIM 1999** hat der Empfänger bei der Einreichung der Reklamation den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist (Art. 43 § 4). Und genauso in Artikel 44 § 6 heißt es: „Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.“

Wenn der Empfänger (bzw. eine Person, auf welche die Ansprüche des Empfängers durch eine Zession übergegangen sind) die Klage erhebt, muss er beweisen, dass er eine der in Artikel 44 § 1 Buchst. b) CIM aufgeführten Handlungen vorgenommen hat, womit der Zeitpunkt erreicht wurde, von dem an das Klagerecht vom Absender auf den Empfänger übergegangen ist. Im Regelfall ist es am einfachsten, durch die Vorlage des Originals des Frachtbriefs zu beweisen, dass der Empfänger den Frachtbrief eingelöst und damit die Aktivlegitimation erlangt hat.

Ebenso wie die Vorlage des Frachtbriefdoppels im Falle der Geltendmachung der Ansprüche durch den Absender nicht die einzige Möglichkeit darstellt (Art. 44 § 5 CIM), kann die Vorlage des Originals des Frachtbriefs im Falle der Geltendmachung der Ansprüche durch den

Empfänger (Art. 44 § 6 CIM) nicht die einzige Möglichkeit, also der einzig in Frage kommende, durch nichts ersetzbare Beweis sein.

Selbst in den Zeiten, in denen der Beförderungsvertrag CIM als Formalvertrag konzipiert war, herrschte die Meinung, dass es **für den Beweis der Aktivlegitimation in der CIM kein formelles Erfordernis** gibt, s. das Kommentarwerk von Béla von Nánassy, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*⁴. Dazu muss man präzisieren, dass es bereits in der damaligen Fassung der CIM die Formulierung bezüglich des Absenders gab: „Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen.“ Die weitere Präzisierung hinsichtlich der Legitimationsurkunde des Empfängers kam später hinzu.

Es ist jedenfalls undenkbar, vom Bestehen eines formellen Erfordernisses nur in Bezug auf eine von zwei alternativ klageberechtigten Personen auszugehen. Unabhängig davon, ob der Absender oder der Empfänger die Klage erhebt, handelt es sich bei der Vorlage des Frachtbriefdoppels bzw. des Frachtbriefs um eine **Formvorschrift, die Beweiszwecken dient**.

Ausführliche Erläuterungen dazu finden sich im Kommentar von Kurt Spera, *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*⁵. Diese Erläuterungen beziehen sich zwar auf die CIM 1980, sind jedoch nach wie vor von Bedeutung. Bezüglich der CIM 1999 siehe Rainer Freise in *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*⁶.

Da es sich beim Frachtbrief (auch bei einem Frachtbrief gemäß CIM 1980) im Gegensatz zum Konnossement nicht um ein Wertpapier handelt, ist eine Kraftloserklärung bei dessen Verlust nicht erforderlich, damit das Gericht andere Beweismittel betreffend die Klagebefugnis der Parteien des Beförderungsvertrags zulassen kann.

Es gilt für die CIM – ebenso wie für die CMR, in der zwar das Verfügungsrecht, jedoch nicht ausdrücklich das Klagerecht geregelt ist – dass der Frachtbrief für die Klagelegitimation nichts mehr als ein Anscheinbeweis (prima-facie-Beweis) darüber ist, wer Absender und wer Empfänger ist.⁷

³ Dieser Artikel lautete: „Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden ...“

⁴ GOF-Verlag, Wien, 1956, S. 688

⁵ GOF-Verlag, Wien, 1991

⁶ Verlag C.H. Beck, München 2009, Band 7 – Transportrecht, S. 1381/1382 zu Art. 43 und S. 1384/1385 zu Art. 44 CIM

⁷ S. Ralpf de Wit „Right of suit against the carrier in CMR“ in *European Transport Law* 4/2007, S. 483-494.

Die Bestimmungen in Artikel 44 § 5 und 6 CIM setzen den **Grundsatz der freien Beweiswürdigung** nicht außer Kraft.

Rechtsprechung

Kammergericht Berlin

Urteil vom 9. April 2009 ¹

1. **Der zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturunternehmen) und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossene Infrastrukturvertrag ist nicht als Werkvertrag, sondern als Mietvertrag zu qualifizieren.**
2. **Die Gewährung des räumlichen Nutzungsrechtes der Schienenstraße gibt dem Infrastrukturvertrag sein Gepräge. Daneben vom Infrastrukturunternehmen geschuldete Planungs- und Koordinationsleistungen (Bedienen von Weichen, Signalen etc.) haben lediglich dienende Funktion.**
3. **Die sich aus dem Infrastrukturvertrag ergebende Leistungspflicht des Infrastrukturunternehmens ist nicht im Sinne einer „Pünktlichkeitsgarantie“ erfolgsbezogen. Das Infrastrukturunternehmen ist lediglich zu einer diskriminierungsfreien Eröffnung der von ihr vorgehaltenen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot liegt nur dann vor, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bei der Abwicklung von Betriebsstörungen benachteiligt wird. Eine Diskriminierung in diesem Sinne war aus tatsächlichen Gründen nicht festzustellen.**

Vgl. § 631 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 3 Abs. 1 Satz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ²

¹ 19 U 21/08; Vorinstanz: Landgericht Berlin, Urteil vom 13.8.2008

² Bei einer Nutzung der Infrastruktur für den internationalen Verkehr unter Anwendung der CUI wäre die Frage nach einer Minderung des Nutzungsentgelts bei Sachmangel oder Fehlen einer zugesicherten Eigenschaft ebenso nach dem nationalen Recht zu entscheiden (s. Art. 8 COTIF).

Zusammenfassung der Entscheidung:

Ein Anspruch des Eisenbahnverkehrsunternehmens (Beförderers) gegenüber dem Infrastrukturbetreiber auf Minderung des Nutzungsentgeltes wurde in einem Falle abgewiesen, in dem die Beeinträchtigung der Nutzung wegen Bauarbeiten bereits bei der Bestellung der Trasse vorausgesetzt wurde und die eingleisige Streckenführung daher vertragsgemäß war.

Das Recht auf Minderung des Nutzungsentgelts wurde hingegen in einem anderen Fall zuerkannt, in dem es wegen Bauarbeiten nachträglich, das heißt nach der Bestellung der Trasse, zu einer Abweichung vom vertraglich vorausgesetzten Zustand gekommen ist.

(Leitsätze aus: Transportrecht, Hamburg, 5/2010, S. 194-200)

Bücherschau

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis Juris-Classeur Transport, Heft 637 (5,2009 – Aktualisierung vom 15.10.2009)

In Heft 637 zum Ausmaß des Schadensersatzes (im Haftungsfall der SNCF) befassen sich die Autoren vornehmlich mit folgenden Fragen: Schadensnachweis, Art des zu erstattenden Schadens, Vorsatz oder unentschuldbare grobe Fahrlässigkeit und dem Mehrwertsteuersatz.

An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass zur Regelung des französischen Binnenverkehrs, die CIM seit Juni 2005 vertraglich in die neuen Geschäftsbedingungen für Fracht der SNCF aufgenommen wurden (s. Zeitschrift 1/2007, S. 13) und lediglich einige wenige Bestimmungen des französischen Rechts weiterhin gelten.

Im Bezug auf den zu erstattenden Schaden unterliegen die französischen Binnenverkehrsträger des Landverkehrs nun also verschiedenen Rechtsarten: für den Straßenverkehr gilt gemeines Recht, für den Schienenverkehr die ER CIM.

Zu erwähnen sei ebenfalls, dass die Bedingungen für Schadensersatzforderungen aus den ER CIM übernommen worden sind. Des Weiteren hat die Erfahrung gezeigt, dass der in den ER CIM festgesetzte Höchstbetrag für Schadensersatz von 17 SZR pro Kilogramm in etwa die Gesamtheit der von Kunden vorgebrachten

Schadenersatzforderungen aufgrund von Verlust und Beschädigung abdeckt.

Im Gegensatz zum klassischen System der ER CIM ist die Angabe des Interesses an der Lieferung in den allgemeinen französischen Verkaufs- und Gütertransportbedingungen der SNCF nicht zulässig. Anders ausgedrückt kann der Absender die Schadenersatzobergrenze nicht vertraglich erhöhen. Lediglich eine Transportversicherung könnte für den die Obergrenze der ER CIM übersteigenden Schaden aufkommen.

Einmal mehr zeichnet sich diese, von einem der sowohl national als auch international anerkanntesten Experten des Eisenbahnrechts mitverfasste Veröffentlichung durch Vertrauenswürdigkeit, Sachdienlichkeit und Gründlichkeit aus. All diese Vorzüge machen sie zu einem für Juristen unumgänglichen Referenzwerk. (Übersetzung)

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, ISBN 978 3 503 05904 1, Lieferung 1/10, Stand Juni 2010, Erich Schmidt Verlag, Berlin

Das im Jahre 2000 erschienene Loseblattwerk (s. Zeitschrift 4/2004, S. 117) enthält Texte der Regelungen (Gesetze, Allgemeine Bedingungen) betreffend das Speditions-, Fracht- und Lagerrecht und Kommentare hierzu. Texte internationaler Konventionen, die auf Beförderungen von Gütern anwendbar sind, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln im internationalen Verkehr durchgeführt werden, sind ebenfalls enthalten.

Mit der Lieferung 1/10, die sich an die Lieferung 1/09 anschließt (s. Zeitschrift 3/2009, S. 52), wird einerseits der Textteil aktualisiert und andererseits wird die Kommentierung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) fortgesetzt.

Im Textteil handelt es sich unter anderem um die Einarbeitung der auf Grund der Erhöhung der Haftungssummen im Montrealer Übereinkommen (MÜ) notwendigen Änderungen. Das Montrealer Übereinkommen sieht nämlich eine regelmäßige Überprüfung der Haftungshöchstbeträge und deren Anpassung vor, sofern der Inflationsfaktor 10% übersteigt (Art. 24 MÜ). In Anwendung dieses Artikels wurde u.a. der Höchstbetrag der Entschädigung für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung bei der Beförderung von Gütern von 17 Sonderziehungsrechten (SZR) auf 19 SZR angehoben (Art. 22 MÜ). Bei Personenschäden

wurde der Betrag von 100 000 SZR (Schadensumfang, bis zu welchem kein Haftungsausschluss oder -beschränkung möglich ist) auf 113 100 SZR angehoben (Art. 21 MÜ).

Die Themen der neuen Kommentierung der ADSp sind: Versicherung des Gutes, Erfüllungsort, Gerichtsstand und anzuwendendes Recht.

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts und der damit verbundenen Rechtsgebiete einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber entstanden ist, der viele bedeutende Problembereiche erschließt. Dieses Handbuch erschließt alle wichtigen Quellen und Informationen zur aktuellen Rechtslage. Es richtet sich als Arbeitsbehelf an alle mit diesen Rechtsbereichen befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen und Verbänden.