



# Zeitschrift

124. Jahr, Nr. 4 2016

**OTIF**

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



## ZUSAMMENFASSUNG

### NEWS

#### OTIF

- 4 Teilnahme am ersten Forum der Eisenbahnagenturen
- 4 OSShD-OTIF: Das jährliche Treffen
- 5 Ein neuer Leiter der Rechtsabteilung
- 5 Praktikum: Milena Milacic

#### COTIF

- 6 Auslegung des Anhangs A zum COTIF durch den Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH)

#### WEITERVERBREITUNG

- 6 Zwei „OTIF-COTIF“ Workshops am Südufer des Mittelmeers
- 7 Neuer Internetauftritt der OTIF

### ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

#### EISENBAHNTECHNIK

- 7 Überwachungssystem für die Konformitätsbewertungsstellen

#### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 8 49. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 26. Juni bis 6. Juli 2016)
- 11 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 19. bis 23. September 2016)

#### TRANSPORTRECHT

- 14 Schadensvermutung bei Neuaufgabe. Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM bei Verkehren CIM-SMGS
- 18 Reisender ohne Beförderungsausweis im Zug: Gibt es eine vertragliche Beziehung zwischen ihm und dem Beförderer? Urteil des EuGH C-261/15 vom 21. September 2016 im Vorabentscheidungsverfahren

### VERANSTALTUNGSKALENDER

Photos

Egyptian National Railways (ENR)  
Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union  
Valerio Compagnone OTIF  
Ministry of Transport and Road Safety, State of Israel



**A**uch in dieser letzten Ausgabe der Zeitschrift in 2016 flaut die Aktivität der OTIF nicht ab. Zum Ende des Jahres möchte ich dieses Editorial dazu nutzen, all unseren Lesern und Partnern meine besten Wünsche auf Erfolg und gute Entwicklungen auszusprechen. In 2016 ist es uns gelungen, neue Horizonte zu erschließen und unsere Tätigkeiten weiter auszuweiten.

Zu verdanken haben wir dies einer internen Dynamik, angeheizt unter anderem durch die beiden Seminare, die wir mit dem Programm Euromed in Ägypten und Israel organisiert haben. Das Sekretariat hat sich aktiv um eine bessere Zusammenarbeit mit der GD NEAR bemüht, welche für die Nachbarschaftspolitik der Europäischen Union zuständig ist. Da das Recht der OTIF integraler Bestandteil des europäischen Eisenbahnrechts ist,

schien die Suche nach einem gemeinsamen Vorgehen nur logisch.

Dank des wertvollen Beitrags unserer soliden Partnerschaften, wie derjenigen, die wir mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) unterhalten, konnte es im Rahmen von Innotrans mit Eisenbahnakteuren aus Japan, den Vereinigten Staaten, Australien, den Golfstaaten und Brasilien zu ertragreichen Diskussionen kommen. Unsere Beteiligung an dem von der ERA organisierten Forum der Eisenbahnagenturen (*Platform of Railway Agencies*) sollte uns bei der Konzipierung globalerer Lösungen helfen.

All unsere Partnerschaften zeugen von der Schaffenskraft der OTIF. Für 2017 wünsche ich mir, dass unsere Öffnungs- und Entwicklungsbemühungen weiteren Schwung verliehen bekommen.

**François Davenne**

## TEILNAHME AM ERSTEN FORUM DER EISENBAHNAGENTUREN

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) hat am 21. und 22. September anlässlich der InnoTrans 2016 in Berlin ein erstes Forum der Eisenbahnagenturen organisiert.

Als zwischenstaatliche Organisation, zu deren Aktivitäten die Entwicklung der technischen Interoperabilität gehört, war die OTIF eingeladen, ihre internationale Sichtweise zu erläutern.

Insgesamt waren rund dreißig Teilnehmer aus verschiedenen Kontinenten zugegen: hohe Vertreter des Ministeriums für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus Japans, die Generaldirektorin des Büros der nationalen Kontrollstelle für Eisenbahnsicherheit Australiens, Vertreter der Bundeseisenbahnbehörde der Vereinigten Staaten, Vertreter des Golf-Kooperationsrates (GCC), Vertreter der nationalen Agentur für Landverkehr Brasiliens und nicht zuletzt Vertreter der ERA und der Ge-

neraldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission.

Am 21. September wurde im Rahmen einer allgemeinen Diskussion über die Sicherheit insbesondere darüber gesprochen, ob eine Harmonisierung der Sicherheitsmanagementsysteme von Interesse ist, welche Rolle Megadaten in Benachrichtigungssystemen einnehmen könnten, die im Übrigen oft auf dem guten Willen der Eisenbahnunternehmen beruhen, oder über die unterschiedlichen Sicherheitskulturen.

Am 22. September stand die Zukunft

der Steuerungs- und Sicherungssysteme auf den internationalen Eisenbahnnetzen von morgen auf dem Programm; hier hat sich eine sehr aufschlussreiche Diskussion zu den Mitteln und Wegen der Förderung innovativer Systeme entwickelt.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, hat sich über die Einladung zu dieser guten Initiative gefreut, dem Direktor der ERA, Herrn Doppelbauer, für den guten Meinungsaustausch gedankt und seine Unterstützung für zukünftige Foren zugesagt.



## OSSHD-OTIF: DAS JÄHRLICHE TREFFEN

Am 21. Oktober 2016 haben sich der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, die Leiter der Abteilungen Recht und Gefahrgut des Sekretariates der OTIF, Herr Kuzmenko und Herr Conrad, sowie Herr Nešić, Experte in der Abteilung für technische Interoperabilität, für das jährliche Treffen auf höchster Ebene mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD) nach Warschau begeben.

Zugegen waren der Vorsitzende des Komitees der OSSHD, Herr Szozda, die Stellvertreter des Vorsitzenden, Herr Zhukov und Herr Dong, der Exekutivsekretär des Komitees, Herr Kiss, der Vorsitzende der Kommission für Transportrecht, Herr Nosenko, der Vorsitzende der Kommission für Infrastruktur, Herr Vopalecky, sowie zahlreiche Spezialisten: Herr Sabik, Herr Kozma-

va, Frau Antonevic, Herr Khudoyorov, Herr Lotfi, Herr Bakhshi und Herr Car.

Über den Tag hinweg wurden zahlreiche Themen angesprochen. Dies zeigt deutlich, dass sich die Zusammenarbeit zwischen OSSHD und OTIF entwickelt und festigt.

Die beiden Organisationen haben die Schaffung förderlicher Bedingungen für die Verwendung des Frachtbriefs CIV/SMGS sowie die Intensivierung der Bemühungen zur Ausarbeitung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS beschlossen.

OSSHD und OTIF haben das gemeinsame Interesse an der internationalen Eisenbahnbeförderung von Postsendungen zwischen China und Europa hervorgehoben und bekräftigt. Des Weiteren haben sie sich darauf verstan-

dig, ihre Zusammenarbeit an dem von der UNECE getragenen Projekt eines einheitlichen Eisenbahnrechts weiterzuerfolgen.

Schließlich haben sie auch die regelmäßige Aktualisierung und Harmonisierung von Anlage 2 zum SMGS und RID begrüßt.

Im technischen Bereich werden OSSHD und OTIF den Weg der technischen Kompatibilität weiterhin gemeinsam beschreiten.

In vollem Bewusstsein um die Bedeutung elektronischer Daten, Megadaten und der jüngsten Arbeiten an Telematikanwendungen für den Güterverkehr im internationalen Eisenbahnverkehr haben OSSHD und OTIF zu guter Letzt beschlossen, ihren Informationsaustausch und ihre Kooperation zu befeuern.

## EIN NEUER LEITER DER RECHTSABTEILUNG



In Zusammenhang mit den Bemühungen um die Neubesetzung des Dienstpostens des Leiters der Rechtsabteilung kann das Sekretariat der OTIF erfreut die Nominierung Herrn Aleksandr Kuzmenkos verkünden, dessen Aufgabe insbesondere die Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts für Europa und Asien sein wird.

Herr Kuzmenko hat bei den AB „Lietuvos geležinkeliai“, der Eisen-

bahngesellschaft Litauens, bereits zahlreiche Posten bekleidet und Projekte geleitet. Er war jüngst Leiter des Dienstes für Völkerrecht und Unionsrecht innerhalb der Abteilung für Recht und Personal. Herr Kuzmenko verfügt über eine solide Rechtsausbildung und reichhaltige Erfahrungen. Er hat seinen Dienst im Sekretariat der OTIF im Oktober 2016 angetreten. Wir heißen ihn herzlich willkommen!

## PRAKTIKUM: MILENA MILACIC



Schaffung nationaler Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften für das Eisenbahnsystem mitzuwirken. Daher war einer der Gründe für meine Bewerbung zu dem Programm die Möglichkeit, mit der Arbeit der OTIF vertrauter zu werden und mithilfe der Experten des Sekretariates ein besseres Verständnis der praktischen Anwendung des COTIF zu erlangen und detaillierte Aspekte von Relevanz für Montenegro herauszufiltern.

Die Teilnahme am Trainingsprogramm der OTIF war für mich eine großartige Gelegenheit, um von den Experten des Sekretariates wertvolle Informationen über die Umsetzung des COTIF und seiner Anhänge zu erhalten und um mein Wissen über die Anwendung der technischen Vorschriften im Eisenbahnsystem zu vertiefen. Ich erwarte vor allem, dass meine neu erworbenen Erfahrungen mir in Zukunft bei meiner Arbeit sehr nützlich sein werden.

Ich bin als Eisenbahnberaterin beim Ministerium für Verkehr und maritime Angelegenheiten (Generaldirektorat für Eisenbahnverkehr) angestellt. Eine meiner Aufgaben besteht darin, an der

Angesichts der von Montenegro verfolgten Bemühungen zur Umstrukturierung seines Eisenbahnsystems ist die Zusammenarbeit mit der OTIF essentiell, um die Konformität zu den internationalen technischen Vorschriften und ein ausreichendes Sicherheits- und Interoperabilitätsniveau zu erreichen. Aus diesem Grund wurde das Programm vom montenegrinischen Ministerium als gutes Mittel zur Intensivierung der Zusammenarbeit mit der OTIF anerkannt, zumal das Land bei Veranstaltungen der OTIF jüngst keine aktive Rolle gespielt hat. Gleichzeitig wird es als Möglichkeit gesehen, zur Verbesserung der administrativen Kapazitäten im Bereich des Mitarbeitertrainings beizutragen. Durch meine Involviert-

heit in den Aktivitäten der Abteilung Technik des Sekretariates der OTIF konnte ich sowohl aus juristischer als auch aus technischer Sicht einen tieferen Einblick in die Struktur weltweiter Eisenbahnsysteme erlangen, was für die Verbesserung meiner Erfahrungen in diesem Bereich enorm wichtig war.

Insgesamt bewerte ich meine Erfahrung im Sekretariat der OTIF als sehr positiv und möchte mich bei allen Mitarbeitern für ihre Unterstützung und die Beantwortung all meiner Fragen und Zweifel ganz herzlich bedanken. Ich hoffe, dass wir auch in Zukunft weiter zusammenarbeiten werden. Das Leben in der Schweiz hat sich anfangs als wahre Herausforderung entpuppt, wurde aber sehr schnell zu einem wundervollen Abenteuer. Ich habe aus dieser zweimonatigen Erfahrung in jeder Hinsicht profitiert, sowohl in Bezug auf meine derzeitige Arbeit im Ministerium als auch im Hinblick auf künftige Anstellungen im Ausland bei europäischen Institutionen oder Unternehmen.

*Milena Milacic*

## AUSLEGUNG DES ANHANGS A ZUM COTIF DURCH DEN GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION (EUGH)

Der Friedensrichter Yperns in Belgien hat per Beschluss vom 21. Mai 2015 ein Vorabentscheidungsersuchen betreffend Anhang A zum COTIF an den EuGH gerichtet. Er hat diesen darin um seine Auslegung des Artikels 6 Absatz 2 letzter Satz dieses Anhangs gebeten.

Dieses Vorabentscheidungsersuchen ist im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der nationalen belgischen Eisenbahngesellschaft (SNCB) und Herrn Demey betreffend eines pauschalen Schadenersatzes im Anschluss an Straftaten eingereicht worden.

Die zehnte Kammer des EuGH hat am 21. September 2016 ihr Urteil verkündet (Rechtssache C-261/15).

Eine Analyse und Kommentare zu diesem Urteil finden sich in dem Artikel von Frau Hammerschmiedová auf Seite 17

NEWS | WEITERVERBREITUNG

## ZWEI „OTIF-COTIF“ WORKSHOPS AM SÜDUFER DES MITTELMEERS

Im Rahmen des Euromed Transportprojektes und mit der Unterstützung der Generaldirektion Nachbarschaftspolitik und Erweiterungsverhandlungen (GD NEAR) der Europäischen Kommission hat die OTIF gemeinsam mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) zwei Workshops/Informationstage mit dem Titel „OTIF-COTIF – Presentation of unified railway law“ organisiert.

Am 27. Oktober 2016 empfing das Ministerium für Verkehr der Arabischen Republik Ägypten in Kairo die Redner der OTIF und des CIT für einen mit Präsentationen angereicherten Tag der Diskussion und Fragen. Der Generalsekretär, Herr François Davenne, hat dort die OTIF und den Mehrwert des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) präsentiert. Der Generalsekretär des CIT, Herr Cesare Brand, hat seinerseits das CIT und seine Vorzüge vorgestellt.

Das Sekretariat dankt dem Ministerium für Verkehr der Arabischen Republik Ägypten und der nationalen ägyptischen Eisenbahngesellschaft ganz herzlich für ihre aktive Teilnahme am Workshop und die für die gemeinsame Organisation der Veranstaltung zur Verfügung gestellten Mittel.

Am 2. November 2016 wurden die Redner der OTIF und des CIT dann im

Ministerium für Verkehr des Staates Israel in Jerusalem empfangen und haben dort die Vorteile erläutert, die die Anwendung des COTIF und seiner Anhänge beziehungsweise ein Beitritt zur OTIF und zum CIT bieten.

Das Sekretariat dankt dem Ministerium für Verkehr des Staates Israel herz-

lichst für den freundlichen Empfang und die tadellose Mitorganisation des Workshops.

Diese beiden Workshops waren eine gute Gelegenheit, die OTIF als unumgänglichen Rahmen für die Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts anzupreisen.



## NEUER INTERNETAUFTRITT DER OTIF

Seit dem 1. Dezember 2016 hat die neue Website der OTIF die alte unter [www.otif.org](http://www.otif.org) abgelöst. Die Test- und Vervollständigungsphase läuft noch bis zum 31. Januar 2017.

In ihrem modernen und puristischen Gewand mit überarbeiteten Texten kommt die neue Website attraktiver

und nutzerfreundlicher daher. Mehr Dokumente sind nun online verfügbar, die Aufteilung der Informationen wurde überarbeitet und zahlreiche Bilder (Fotos, Schemata) wurden integriert.

Die neu geschaffene Möglichkeit der direkten Online-Anmeldung zu Tagungen ist ein Beispiel des neuen in-

teraktiven Gesichts der Website. Im Laufe des Jahres 2017 werden den Nutzern noch weitere interaktive Tools zur Verfügung gestellt werden.

Mit großer Freude lädt der Generalsekretär Sie nun auf unsere neue Website [www.otif.org](http://www.otif.org) ein.

## ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT | EISENBAHNTECHNIK

### ÜBERWACHUNGSSYSTEM FÜR DIE KONFORMITÄTSBEWERTUNGSSTELLEN

Die Überwachung der Konformitätsbewertungsstellen stellt ein Schlüsselprojekt der EU dar. Da es auf dem Prinzip unabhängiger Bewertungsstellen beruht, ist es auch für die OTIF von Relevanz. Anders ausgedrückt haben diese Prüforgane, wie sie in OTIF-Terminologie heißen, gemäß der ETV GEN-E ebenfalls die Aufgabe, Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten zu bewerten. Die Qualität der Bewertung sollte, unabhängig davon, ob diese von benannten Stellen der EU oder von Prüforgangen der OTIF durchgeführt wird, dieselbe sein. Daher müssen die besagten Stellen zur Durchführung der Bewertungen auch über dasselbe Wissensniveau verfügen.

Ursprüngliches Ziel dieses Projektes war die Festlegung EU-weiter identischer Kriterien für die benannten Stellen im Eisenbahnsektor und somit auch die Schaffung eines einheitlichen Anforderungsniveaus.

Zu diesen harmonisierten Anforderungen gehören Aspekte wie

- Struktur, zusammen mit Aufgaben und Zuständigkeiten,
- Qualifikationen,
- Qualitätsmanagement,
- Prüfungen und Inspektionen.

Als das Projekt im März dieses Jahres beschlossen wurde, ist das sogenannte „Akkreditierungssystem“ auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union veröffentlicht worden. Dieselben Anforderungen können auch für die Anerkennung der benannten Stellen in den einzelnen Staaten verwendet werden.

Das Sekretariat der OTIF hat an den Tagungen der Arbeitsgruppen der

Agentur teilgenommen und überwacht insbesondere die Auswirkungen für Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF.

Das ursprüngliche Projekt hat sich als Ganzes in Richtung Überwachung weiterentwickelt.

Ziel dieser Weiterentwicklung ist die Einrichtung von Kontrollen, welche bei den von den benannten Stellen durchgeführten Bewertungen die Einhaltung eines ausreichenden Qualitätsniveaus überwachen und gewährleisten sollen. Diese Überwachung wäre Aufgabe der Eisenbahnagentur der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit den nationalen Stellen zur Akkreditierung und Anerkennung benannter Stellen.

Der Standpunkt des Sekretariates der OTIF zu diesem weiterentwickelten Projekt ist, dass auch die Nicht-EU-Mitgliedstaaten und ihre Prüforgane mit diesem System zu recht kommen sollten.

Die Überwachung – d. h. konkret die Überprüfung und Kontrolle der Arbeit des Prüforgans – ist die Aufgabe der zuständigen Behörde jedes Staates. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Qualität der Bewertung bei den Bewertungsstellen in und außerhalb der EU dieselbe ist.

Innerhalb der EU ist in Koordination mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ein Netzwerk zwischen den benannten Stellen eingerichtet worden. Die Parteien treffen sich regelmäßig zum Erfahrungsaustausch und zur Besprechung eines gemeinsamen Bewertungsansatzes. Es wäre sicherlich ratsam und lohnend, eine Verbindung zwischen diesem Netz der benannten Stellen der EU und den Prüforgangen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten aufzubauen, um so einen gemeinsamen Erfahrungspool zu schaffen.

Auf der Tagungen der WG TECH stellt das Sekretariat der OTIF stets die

neuesten Entwicklungen vor und ist jederzeit bereit, auf Fragen zu antworten.

Nachfolgend wird skizziert, wie der Umsetzungsprozess aus Sicht des Sekretariates der OTIF aussehen könnte:

- Einrichtung einer Verbindung zwischen NB-Rail und den Prüforgane aus Nicht-EU-Staaten, mit der Unterstützung der Europäischen Kommission.
- Veröffentlichung und Anpreisung des bestehenden Akkreditierungssystems für benannte Stellen bei den zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten als Beispiel eines bewährten Verfahrens, mit der Anregung, das System zur Prüfung der Kompetenzen von im Bereich der Konformitätsbewertung mit den ETV tätigen Personen und Einrichtungen

entsprechend anzuwenden. Das Sekretariat der OTIF könnte dies in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union tun.

- Aufmerksame Verfolgung der Entwicklung der Überwachungssysteme für benannte Stellen und Bekanntgabe der Ergebnisse in der WG TECH. Das Sekretariat der OTIF könnte dies in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union tun.
- Nach Abschluss der Arbeiten auf EU-Ebene: Weitergabe der Informationen zu den gemachten Erfahrungen und bewährten Verfahren in Bezug auf die Umsetzung des Überwachungssystems auf EU-Ebene an die zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten und deren Verwendung als Grundlage für eine einheitliche Überwachung der Qualität der

Konformitätsbewertung auf nationaler Ebene in Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten. Das Sekretariat der OTIF könnte dies in Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union tun.

- Diskussion darüber, ob und wie die einheitliche Überwachung von Prüforgane im COTIF festgeschrieben werden sollte.
- Ermittlung eines etwaigen Änderungsbedarfs an der ETV GEN-E über Prüforgane, in Zusammenhang mit den Änderungen des 4. Eisenbahnpakets auf EU-Ebene. Diese Aufgabe gliedert sich ein in ein größeres Tätigkeitsfeld, in dessen Rahmen die Notwendigkeit von Anpassungen zwischen COTIF und EU-Recht als Teil des 4. Eisenbahnpaketes überprüft wird.

*Margarethe Koschmider*

## 49. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (GENF, 26. JUNI BIS 6. JULI 2016)

Vom 26. Juni bis 6. Juli 2016 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 49. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

### Klassifizierungsfragen

Neue Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8

In den letzten Jahren wurden im UN-Expertenunterausschuss Diskussionen über eine Revision der Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8 geführt, weil insbesondere die Zuordnung von Gemischen zu Verpackungsgruppen immer wieder zu Schwierigkeiten auf Seiten der Industrie geführt hat.

Der UN-Expertenunterausschuss einigte sich nun auf einen Text, der auch eine weitestgehende Anpassung an den Text des Global harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) darstellt.

Die neuen Klassifizierungsvorschriften enthalten insbesondere alternative Methoden für die Zuordnung von Gemischen zu Verpackungsgruppen. Für die Verwendung dieser alternativen

Teilnehmer an der 49. Tagung:

24 stimmberechtigte Staaten,  
3 Beobachterstaaten,  
2 Regierungsorganisationen,  
30 Nichtregierungsorganisationen.

Methoden kommt ein schrittweiser Ansatz in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Daten zum Tragen, nach dem zunächst immer die zu-

verlässigste Methode zu betrachten ist. Dieses schrittweise Vorgehen soll ein angemessenes Sicherheitsniveau auch in Situationen gewährleisten, in denen verlässliche Daten nicht einfach zu erhalten sind.

Nach diesem Vorgehen müssen die bisherigen Kriterien für die Zuordnung von Verpackungsgruppen nur noch in den Fällen angewendet werden, in denen für das gesamte Gemisch Prüfdaten vorliegen. Liegen nur Daten zu ähnlichen Gemischen vor und genügen diese für die Einschätzung der Gefahren, darf eine Zuordnung nach bestimmten Übertragungsregeln erfolgen. In den Fällen, in denen nicht genügend Daten zu ähnlichen Gemischen vorliegen, müssen die ätzenden Eigenschaften der einzelnen Bestandteile des Gemisches betrachtet werden. Die Zuordnung zu Verpackungsgruppen erfolgt dann auf der Grundlage einer Berechnungsmethode.

Über verschiedene Textteile wird bei der nächsten Tagung des UN-Expertenunterausschusses entschieden, wenn auch die Beschlüsse zum GHS vorliegen.

#### Lithiumbatterien in Güterbeförderungseinheiten

Ortsbewegliche Container, die mit Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien und mit dem notwendigen Batteriemanagementsystem ausgerüstet sind, werden heute zur Energiespeicherung und zur Energieversorgung verwendet (siehe auch Zeitschrift 1/2016, Seite 20). Die Batterien sind in Gestellen, Schränken oder ähnlichen Einrichtungen befestigt, die wiederum am Innenaufbau des Containers angebracht sind.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, für solche Güterbeförderungseinheiten eine neue Eintragung vorzusehen, der eine Sondervorschrift zugeordnet wird, welche die Bedingungen für die Zuordnung zu dieser UN-Nummer und die zu beachtenden Vorschriften enthält. In

der Güterbeförderungseinheit dürfen mit Ausnahme der Batterien und der im Feuerlöschsystem oder in der Klimaanlage enthaltenen gefährlichen Güter keine weiteren gefährlichen Güter befördert werden.

#### Verpackung

##### Verpackungsanweisung LP 902

In der Vergangenheit wurde bereits die für UN 3268 Sicherheitseinrichtungen, elektrische Auslösung geltende Verpackungsanweisung P 902 geändert, indem die allgemeine Aussage, dass Verpackungen den Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe III entsprechen müssen, durch eine Auflistung der zugelassenen Verpackungen ersetzt wurde. Für die für Großverpackungen geltende Verpackungsanweisung LP 902 wurde dies nun nachgeholt. Damit wird zum Einen die Auslegung verhindert, dass auch flexible Großverpackungen verwendet werden dürfen, und zum Anderen eine Anpassung an die übrigen für Großverpackungen geltenden Verpackungsanweisungen vorgenommen, in denen die zugelassenen Großverpackungen ebenfalls aufgezählt werden.

##### Druckfässer mit nach innen gewölbten Böden

Bei seiner letzten Tagung genehmigte der UN-Expertenunterausschuss die Inbezugnahme einer ISO-Norm für Druckfässer (ISO 21172-1:2015) (siehe auch Zeitschrift 1/2016, Seite 19). In dieser Norm wird die Verwendung von Druckfässern mit nach innen gewölbten Böden für ätzende Stoffe untersagt. Bei der letzten Tagung wurde betont, dass solche Bauarten von Druckfässern in Nordamerika seit 1936 insbesondere für die Beförderung von Chlor und Schwefeldioxid verwendet werden, ohne dass es dabei zu Zwischenfällen gekommen sei. Die nach innen gewölbten Böden der Druckfässer würden dort als sicherheitstechnisch positive Eigenschaft angesehen, da sich diese Böden bei einem zu hohen Überdruck nach außen wölben, so dass eine Überfüllung sofort sichtbar sei.

Der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter entwickelt die sogenannten UN-Modellvorschriften, welche die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Damit soll der multimodale Gefahrguttransport vereinfacht werden.



**Beispiel eines Druckfasses mit nach innen gewölbten Böden**

Der UN-Expertenunterausschuss nahm sich bei dieser Sitzung dieses Themas erneut an, da das in der Norm enthaltene Verbot zu weitreichenden negativen Auswirkungen in vielen Teilen der Welt, wo bis heute solche Druckfässer zum Einsatz kommen, führen würde und dies, obwohl die Sicherheitserfahrungen in diesen Ländern durchaus positiv sind. Von den Unterstützern wurden die Vorteile dieser Bauart hervorgehoben. Beispielsweise müsse kein Ventilschutzkragen angeschweißt werden, da das Ventil wegen des nach innen gewölbten Bodens nicht übersteht.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied schließlich, bei der Norm ISO 21172-1:2015 eine Bemerkung hinzuzufügen, welche das in der Norm enthaltene Verbot der Verwendung von Druckfässern mit nach innen gewölbten Böden für die Beförderung ätzender Stoffe außer Kraft setzt.

Wassertemperatur bei der Innendruckprüfung von Kunststoff-Verpackungen und -IBC

In den Kapiteln 6.1 und 6.5 wird keine Festlegung getroffen, bei welcher Wassertemperatur die Innendruckprüfung bei Kunststoff-Verpackungen und -IBC durchgeführt werden muss. Verschiedene Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass die Temperatur einen großen Einfluss auf das mechanische Verhalten von Kunststoffen hat. Bei diesen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass eine höhere Temperatur zu einem früheren Versagen der Kunststoff-Verpackung führt. Darüber hinaus können Bauartprüfungen mit unterschiedlichen Wassertemperaturen zu unterschiedlichen Prüfergebnissen (Bestehen oder Versagen) führen.

Um die Prüfergebnisse vergleichbarer zu gestalten, wurde vorgeschlagen, bei der Innendruckprüfung von Kunststoff-Verpackungen, Kombinationsverpackungen mit Kunststoff-Innenbehälter, Kunststoff-IBC und Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehälter eine Mindesttemperatur des Wasser von 12 °C vorzuschreiben.

Nachdem verschiedene Delegationen Einwände gegen die Festlegung einer Mindesttemperatur äußerten, wurde entschieden, lediglich im Prüfbericht die Temperatur des bei der Innendruckprüfung verwendeten Wassers anzugeben.

### Dokumentation

Angabe der offiziellen Benennung für die Beförderung

In der Tabelle A gibt es Eintragungen, die in der Spalte 2 mehrere offizielle

Benennungen für die Beförderung umfassen (z. B. UN 1057 Feuerzeuge oder Nachfüllpatronen für Feuerzeuge). Gemäß dem Einleitungssatz des Unterabschnitts 3.1.2.2 muss im Beförderungspapier oder auf dem Versandstück nicht zwingend der gesamte Inhalt der Spalte 2 angegeben werden. In den nachfolgenden Beispielen wird hingegen immer nur die am besten geeignete Eintragung gefordert.

Dieser Widerspruch wird nun beseitigt, in dem der Einleitungssatz angepasst wird. Dies bedeutet, dass künftig offizielle Benennungen für die Beförderung, die sich nicht auf die beförderten Güter beziehen, nicht mehr im Beförderungspapier oder auf dem Versandstück angegeben werden dürfen. Wenn ein Versandstück verschiedene Güter derselben UN-Nummer, aber mit unterschiedlicher offizieller Benennung für die Beförderung enthält, müssen die verschiedenen offiziellen Benennungen für die Beförderung im Beförderungspapier bzw. auf dem Versandstück getrennt angegeben werden, sofern an anderer Stelle im Regelwerk nicht etwas anderes ausgesagt wird (z.B. Sondervorschrift 367 für Farbzubehörstoffe).

### Beförderung von Lithiumbatterien

Der UN-Expertenunterausschuss stellte fest, dass die Technischen Anweisungen der ICAO bei der Beförderung von Lithiumbatterien in bestimmten Fällen einen Gefahrzettel nach Muster 9A vorschreiben, während in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR/ADN nur das Kennzeichen für Lithiumbatterien gemäß Unterabschnitt

5.2.1.9 erforderlich ist. Dies führt zu Problemen bei der Beförderung vor oder nach dem Lufttransport.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in einer Bem. zur Sondervorschrift 188 auf diese abweichende Kennzeichnung von Versandstücken im Luftverkehr hinzuweisen.

### Terminologie

„Gefahr“ und „Risiko“

Auf der Grundlage der englischen Fassung der UN-Modellvorschriften wurde festgestellt, dass die Begriffe „hazard“ (Gefahr) und „risk“ (Risiko) als Synonyme verwendet werden, ohne dass dabei die unterschiedlichen Definitionen der Begriffe beachtet werden. Als Gefahr werden die inhärenten Eigenschaften eines Stoffes oder Gegenstandes angesehen, die das Potential haben, Personen, Eigentum oder die Umwelt zu schädigen. Risiko ist hingegen die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Schadens.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, in der englischen Fassung der UN-Modellvorschriften die notwendigen Korrekturen vorzunehmen und den Einfluss dieser Änderung auf die anderen Sprachfassungen zu überprüfen.

### Nächste Tagung

Die 50. Tagung wird vom 28. November bis 6. Dezember 2016 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften beenden.

*Jochen Conrad*

## GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (GENF, 19. BIS 23. SEPTEMBER 2016)

Vom 19. bis 23. September 2016 fand unter dem Vorsitz von Herrn Claude Pfauvadel (Frankreich) in Genf die Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE statt. 24 Staaten, die Europäische Union und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union sowie 16 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

### Tanks

Verhinderung des Eindringens von Wasser in Sicherheitsventile

Bei manchen Sicherheitsventilen kann es auslegungsbedingt zur Ansammlung von Wasser in der Entleerungsöffnung kommen. Dies trifft insbesondere auf spezifische Sicherheitsventiltypen zu, die an Tanks zur Beförderung verflüssigter entzündbarer Gase wie Flüssiggas (LPG) verwendet werden. Gefriert das Wasser, kann dies zu einer Beeinträchtigung der Funktion der Sicherheitsventile führen. Die Tank-Arbeitsgruppe stimmte der Aufnahme einer zusätzlichen Bauvorschrift für Gastanks mit einer Übergangsvorschrift zu. Künftig sollen Sicherheitsventile, in denen sich Wasser ansammeln kann, mit einer Schutzkappe versehen sein. Der Europäische Industriegase-Verband (EIGA) wurde gebeten, bis zur nächsten Gemeinsamen Tagung zu prüfen, ob die geforderten Schutzkappen die Funktion der Sicherheitsventile beeinträchtigen können.

Tanks mit Schutzauskleidungen oder -beschichtungen

Am 3. Juli 2013 trat in den Niederlanden bei einem Tankfahrzeug, in dem Fluorwasserstoffsäure befördert wurde, eine Undichtheit in der Schutzauskleidung auf, was anschließend zu einem Loch im Tankkörper führte. Bei dem Tankkörper, der aus einer Aluminiumlegierung hergestellt war, löste die oberhalb der Tankachse austretende Fluorwasserstoffsäure innerhalb kurzer Zeit ein Viertel des Durchmessers des Tankkörperwerkstoffs und Teile der Verstärkungselemente auf.

Beim abgebildeten schwarzen Werkstoff handelt es sich um die

Schutzauskleidung, die notdürftig mit einem Stopfen verschlossen wurde. Über der Schutzauskleidung befindet sich die für den Tankkörper verwendete Aluminiumlegierung und darüber die weiß sich ablösende Farbe.

Der Absatz 6.8.2.1.9 legt fest, dass die Werkstoffe von Tankkörpern oder Schutzauskleidungen, die mit dem Inhalt in Berührung kommen, mit diesem nicht gefährlich reagieren, keine gefährlichen Verbindungen erzeugen oder den Werkstoff nicht merklich schwächen dürfen. Da bei der Verwendung einer Schutzauskleidung nur die Schutzauskleidung mit dem Inhalt in Berührung kommt, gilt diese Vorschrift in diesem Fall nicht für den Werkstoff des Tankkörpers.

Während der Lebensdauer eines Tanks



Die zweite Sitzung des Bienniums 2016/2017 befasste sich vor allem mit den Änderungen für die Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN. Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte. Der wichtigste Beschluss der Tank-Arbeitsgruppe war die Aufnahme neuer Vorschriften für Tanks mit Schutzauskleidungen oder -beschichtungen. Die Plenarsitzung befasste sich neben verschiedenen Interpretationsfragen und Änderungsanträgen auch mit den Ergebnissen der informellen Arbeitsgruppe für die Beförderung elektrischer oder elektronischer Altgeräte, die Lithiumbatterien enthalten. Dies hat zu einer Neuformulierung der bestehenden Sondervorschrift für gebrauchte Lithiumbatterien und zur Aufnahme einer neuen Sondervorschrift für Altgeräte geführt. Darüber hinaus wurden bei dieser Sitzung noch notwendige Korrekturen zur Ausgabe 2017 beschlossen.

können bei der Schutzauskleidung beispielsweise auf Grund mechanischer Beschädigungen durch Reinigungsgeräte Defekte auftreten. Bei Tanks aus Aluminiumlegierungen kann bei der Beförderung ätzender Stoffe wie im vorliegenden Fall ein Defekt in der Schutzauskleidung sofort zu einem Loch und zu einem Verlust der Unversehrtheit des Tanks führen.

Eine informelle Arbeitsgruppe, die auf Einladung der Niederlande getagt

hatte, schlug verschiedene Änderungen in den Vorschriften vor, mit denen Zwischenfälle dieser Art in Zukunft vermieden werden sollen. Diese Änderungsvorschläge konzentrierten sich auf das Verbot der Verwendung von Tankkörpern aus Aluminiumlegierungen für die Beförderung von Stoffen, von denen bekannt ist, dass sie gegenüber Aluminiumlegierungen ätzend wirken. Für die Zukunft wird über einen alternativen Ansatz unter Verwendung der Zuordnungskriterien für die Ätzwirkung nachgedacht.

Schutzauskleidungen müssen künftig bei der wiederkehrenden Prüfung und der Zwischenprüfung visuell auf Schäden geprüft werden. Nur wenn bei dieser Sichtprüfung Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, müssen weitergehende Prüfungen vorgenommen werden. Damit sollen Eingriffe, die ein Beschädigungsrisiko für die Schutzauskleidung darstellen können, auf ein Minimum reduziert werden.

### Interpretation des RID/ADR/ADN

Angabe der technischen Benennung im Beförderungspapier

Der Absatz 5.4.1.4.1 RID fordert, dass das Beförderungspapier in einer oder mehreren Sprachen auszufüllen ist, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch sein muss. Der Absatz 5.4.1.4.1 ADR/ADN fordert im Beförderungspapier nicht nur die Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch, sondern auch die Sprache des Versandlandes.

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) hatte die Frage gestellt, ob auch die technische Benennung, deren Angabe für bestimmte Gattungseintragungen und n.a.g.-Eintragungen vorgeschrieben ist, übersetzt werden müsse, und gab zu bedenken, dass es technische Benennungen geben könne, die nur in einer Sprache existierten und für die keine „offizielle“ Übersetzung verfügbar sei.

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass die Sprachenregelung auch für die technische Benennung gilt, wobei im Falle der Klasse 6.2 wissenschaft-

liche Benennungen verwendet werden können, für die es keine Übersetzung in die einzelnen Sprachen gibt. Sie verneinte jedoch die weitergehende Frage der UIC, ob der Beförderer in der Lage sein muss, zu beurteilen, ob eine technische Benennung korrekt im Beförderungsdokument angegeben ist (z.B. korrekte Rechtschreibung, richtige Sprache (Deutsch, Englisch oder Französisch)).

Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.2.13 und 1.6.2.15

Die Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.2.13 und 1.6.2.15 regeln die Weiterverwendung von Flaschenbündeln, die nicht mit den ab 2013 bzw. 2015 geltenden Kennzeichen versehen sind, bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung.

Nach Ansicht des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA) sind diese Übergangsvorschriften nicht klar, weil keine Aussage getroffen werde, wie mit diesen Flaschenbündeln bei der nächsten wiederkehrenden Prüfung verfahren werden müsse. Dies habe in der Vergangenheit zu unterschiedlichen Auslegungen von Betreibern solcher Flaschenbündel und den Kontrollbehörden geführt. Diese Übergangsvorschriften seien unter anderem so interpretiert worden, dass die Flaschenbündel bei der nächsten wiederkehrenden Prüfung aus dem Verkehr gezogen werden müssten.

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass der Wortlaut der üblichen Formulierung entspricht und dass eine Änderung gleichzeitig die Umformulierung zahlreicher weiterer Übergangsvorschriften bedingen würde. Sie hielt fest, dass:

- sich die Übergangsvorschrift auf die Kennzeichnung bezieht und Flaschenbündel mit alten Kennzeichen noch bis zum Zeitpunkt ihrer nächsten wiederkehrenden Prüfung verwendet werden dürfen;
- die Kennzeichen bei dieser nächsten wiederkehrenden Prüfung mit den Vorschriften in Übereinstim-

mung gebracht werden müssen, woraufhin die Übergangsvorschrift für die betreffenden Flaschenbündel nicht länger relevant ist, da diese nun mit den neuen, den Vorschriften entsprechenden Kennzeichen weiterverwendet werden dürfen.

### Neue Anträge zum RID/ADR/ADN

Gefahrzettel nach Muster 9A

Bei der Einführung des neuen Gefahrzettels 9A in das RID/ADR/ADN 2017 wurde offensichtlich vergessen, diesen neuen Gefahrzettel zusätzlich zum bestehenden Gefahrzettel 9 in der Tabelle der Zusammenladeverbote in Unterabschnitt 7.5.2.1 zu erwähnen. Diese Nichterwähnung würde zu einem nicht beabsichtigten Zusammenladeverbot führen.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte, dass die Aufnahme des Gefahrzettelmusters Nr. 9A in die Änderungen 2017 auch zu einer Folgeänderung des Unterabschnitts 7.5.2.1 hätte führen müssen, und beschloss, diese Folgeänderung in einem Fehlerverzeichnis aufzunehmen.

Sichtprüfung der Ladung bei verplombten Güterbeförderungseinheiten

Gemäß Absatz 1.4.2.2.1 c) ist der Beförderer verpflichtet, eine Sichtprüfung der Ladung durchzuführen. Österreich hatte bei der letzten Gemeinsamen Tagung die Frage gestellt, wie diese Pflicht in den einzelnen Ländern hinsichtlich nicht behördlich plombierter Güterbeförderungseinheiten verstanden wird. Insbesondere wurde von Österreich dabei hervorgehoben, dass wegen der ab 1. Juli 2016 geltenden SOLAS-Regel VI-2, wonach der Absender die Bruttomasse des Containers zu ermitteln und dem Reeder vorab mitzuteilen hat, in Zukunft ein Verplomben von Containern häufiger vorgenommen wird, um sicherzustellen, dass der Container nicht geöffnet wurde und die Angaben im Hafen immer noch zutreffen.

Da der IMDG-Code für Güterbe-

förderungseinheiten, die auf See weiterbefördert werden, die Ausstellung eines Containerpackzertifikats fordert, mit dem die Einhaltung der Beladevorschriften bestätigt werden, war sich die Gemeinsame Tagung einig, dass der Beförderer in diesem Fall auf die Angaben im Containerpackzertifikat vertrauen darf und selbst keine Sichtprüfung der Ladung durchführen muss.

#### Gefahrgutbeauftragte

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde ein Antrag des Europäischen Verbands der Gefahrgutbeauftragten (EASA) angenommen, die Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten auch auf Absender gefährlicher Güter auszudehnen (siehe Zeitschrift 2/2016, S. 20-21). Die vom Vertreter des EASA nun vorgelegten Übergangsvorschriften, die auch den Schulungsnachweis des Gefahrgutbeauftragten erfassen, wurden von der Gemeinsamen Tagung angenommen.

Die bei der letzten Gemeinsamen Tagung offen gebliebenen Fragen zur Ausdehnung der Pflicht der Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten auf Betreiber von Kesselwagen, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks sowie zur Harmonisierung der Jahresberichte der Gefahrgutbeauftragten wurden auch bei dieser Tagung zurückhaltend zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf die Ausdehnung der Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten wurden Vorbehalte geäußert, da die Betreiber nicht zwangsläufig diejenigen sind, die direkt mit der Verwendung des Tankcontainers, ortsbeweglichen Tanks oder Kesselwagens zu tun haben. Auch der Vorschlag für Leitfäden zur Harmonisierung der Jahresberichte der Sicherheitsberater wurde zurückhaltend zur Kenntnis genommen, da

in einigen Ländern bereits verbindliche Formatvorgaben bestehen, die Berichte teilweise an die betrieblichen Tätigkeiten der Unternehmen angepasst sind und von Branchenverbänden bereits an die Tätigkeitsfelder angepasste Muster ausgearbeitet worden sind.

Der Vertreter des EASA wird unter Berücksichtigung der geführten Diskussion gegebenenfalls einen neuen Antrag unterbreiten.

#### Berichte informeller Arbeitsgruppen

Beförderung elektrischer oder elektronischer Altgeräte, die Lithiumbatterien enthalten

Bei der Gemeinsamen Tagung im September 2014 diskutierte die Gemeinsame Tagung erstmals über mögliche Beförderungsbedingungen und Freistellungen für gefährliche Güter, die in Elektro- und Elektronik-Altgeräten enthalten sind, die zu Recycling- oder Entsorgungszwecken befördert werden. Die Gemeinsame Tagung genehmigte damals die Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe, wobei zunächst eine Bestandsaufnahme der im Rahmen der Anwendung der europäischen Richtlinie 2012/19/EU über Elektro- und Elektronik-Altgeräte in den EU-Mitgliedstaaten durchgeführten Studien und Projekten vorgenommen werden sollte.

Nachdem diese Arbeitsgruppe zweimal getagt hatte, legte sie der Gemeinsamen Tagung ihre folgenden Empfehlungen vor:

- Die Sondervorschrift 636 sollte nur noch für Lithiumbatterien und -zellen gelten und nur noch den unveränderten Absatz b) enthalten. Der Fall von Geräten, die Lithiumbatterien und -zellen enthalten, sollte in einer getrennten Sondervorschrift geregelt werden.

- In Geräten enthaltene Batterien und Zellen, die nicht als Hauptenergiequelle der Geräte dienen, sollten vollständig freigestellt werden, da der Lithiumgehalt von Notbatterien, die der Datensicherheit bei einem Stromausfall dienen, nur sehr gering ist (< 1 g) und sie von dem Gerät vollständig umschlossen sind.

- Die Beförderungsbedingungen für nicht freigestellte Elektro- und Elektronik-Altgeräte sollten für die Beförderung bis zur Zwischenverarbeitungsstelle zusätzlich gelockert werden. Neben den Verpackungen, die bereits in der für die Entsorgung von Lithiumbatterien vorgesehenen Verpackungsanweisung P 909 aufgeführt sind, sollten besonders ausgelegte Sammelbehälter zugelassen werden. Wie bei den gebrauchten Lithiumbatterien muss durch ein Qualitätssicherungssystem sichergestellt werden, dass die Gesamtmenge an Lithiumbatterien und -zellen 333 kg je Beförderungseinheit nicht übersteigt.

Die Gemeinsame Tagung nahm alle Änderungsvorschläge der Arbeitsgruppe an. Um die neuen Vorschriften unmittelbar anwenden zu können, kündigte der Vertreter Deutschlands an, eine multilaterale Sondervereinbarung für interessierte Staaten zu lancieren.

#### Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird vom 13. bis 17. März 2017 in Bern stattfinden und wird ihre Diskussionen zu den Änderungen 2019 fortsetzen.

Jochen Conrad  
Katarina Guricová

## SCHADENSVERMUTUNG BEI NEUAUFGABE ANWENDUNG DES ARTIKELS 28 § 3 CIM BEI VERKEHREN CIM-SMGS

Bei Verkehren CIM-SMGS ist es nicht immer möglich zu beweisen, ob ein Transportschaden bei der Ausführung des Beförderungsvertrags CIM oder des Beförderungsvertrags SMGS entstanden ist. Abhilfe schafft die Schadensvermutung bei Neuaufgabe, wonach bis zum Beweis des Gegenteils vermutet wird, dass der Schaden während der Ausführung des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist. Artikel 40 des revidierten SMGS, seit 1. Juli 2015 in Kraft, enthält eine Rechtsvermutung für den Fall des unbekanntes Schadensortes, die mit der in Artikel 28 § 3 CIM vorgesehenen Rechtsvermutung vergleichbar ist. Damit ist die für die Anwendung dieser CIM-Bestimmung erforderliche Bedingung der Reziprozität voll erfüllt. Im Zeitraum Juli 2008 - Juni 2015 kam die Rechtsvermutung in den CIM-SMGS Verkehren nur dann zur Anwendung, wenn es sich um Sendungen handelte, die mit dem Frachtbrief CIM/SMGS aufgegeben wurden.

**B**ei der Entwicklung des SMGS<sup>1</sup> orientiert sich die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) an den Bestimmungen, die für eine Anlage zu einem neuen, ähnlich wie das COTIF gestalteten Übereinkommen<sup>2</sup> ausgearbeitet wurden. Die entsprechenden Änderungen werden in einem vereinfachten Verfahren verabschiedet, so dass eine laufende Anpassung (alljährlich) erfolgen kann. Mit der Fassung des SMGS, das am 1. Juli 2015 in Kraft getreten ist, wurden wesentliche Neuerungen struktureller und inhaltlicher Art vorgenommen, darunter auch eine Neufassung der Bestimmung betreffend die Vermutung bei Neuaufgabe (Artikel 40), die für die Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM von Bedeutung ist. In der seit 1. Juli 2016 in Kraft stehenden Fassung des SMGS ist es zu keiner weiteren das Thema dieses Artikels betreffenden Änderung gekommen.

Diese Bestimmung, die den bis dahin geltenden Artikel 23 § 10 SMGS ersetzt hat, trägt den Titel „Vermutung im Falle des Wechsels des Rechtsregimes des Beförderungsvertrags“

(EN: „Presumption in the event of a change in the legal regime governing the contract of carriage“). Sie bezieht sich auf alle Fälle von Sendungen, die aus einem das SMGS nicht anwendenden Staat kommen und die gemäß SMGS neu aufgegeben wurden. Die widerlegbare Vermutung, dass die Beschädigung oder ein teilweiser Verlust während der Ausführung des letzten, d.h. des SMGS-Beförderungsvertrags, entstanden ist, ist an die Bedingung geknüpft, dass „der Beförderer die Sendung ohne Vorbehalte übernommen hat“.

Dies hat eine unmittelbare Auswirkung auf die Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM, der eine widerlegbare Vermutung für den Fall festlegt, dass der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag „einem anderen mit den ER CIM vergleichbaren Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene“, also dem SMGS, unterstellt war und dieses Übereinkommen eine „gleiche Rechtsvermutung“ zugunsten von Sendungen enthält, die gemäß

### Literaturhinweis

Kommentar zum Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS), russisch

Autoren: Uldis Petersons, Ljubov Bachareva, Veronika Kowalevskaja, Olga Grafkova, Irina Tutova  
© 000 „Liegra“, Veröffentlichung in russischer Sprache, 2016  
© Uldis Petersons, Ljubov Bachareva, Veronika Kowalevskaja, Olga Grafkova, Irina Tutova, Text, 2016  
ISBN 978-9934-8588-1-9  
ISBN 978-9934-8588-2-6

den ER CIM aufgegeben wurden. Die Bedingung dafür ist, dass „die Sendung im Gewahrsam des Beförderers verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben wurde, in dem sie am Ort der Neuaufgabe angekommen ist“.

Gegenwärtig kann davon ausgegangen werden, dass beide Rechtsregime, CIM und SMGS, eine vergleichbare Rechtsvermutung für neu aufgebene Sendungen mit unbekanntem

<sup>1</sup> Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, dessen Gegenstand der direkte Eisenbahnverkehr für die Beförderung von Gütern zwischen den Eisenbahnen folgender Staaten ist: Afghanistan, Albanien, Aserbaidschan, Belarus, Bulgarien, China, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Lettland, Litauen, Moldova, Mongolei, Nordkorea, Polen, Russland, Slowakei, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, und Vietnam.

<sup>2</sup> Die englische Fassung des Entwurfs dieses Übereinkommens ist auf der Website der OSShD (ebenso wie dessen russische und chinesische Fassung) veröffentlicht: <http://en.osjd.org>

Schadensort enthalten.<sup>3</sup> Im Gegensatz zum bisherigen Artikel 23 § 10 SMGS ist die Parallelität der Regelungen betreffend die Schadensvermutung in beiden Rechtsregimen nicht mehr auf Sendungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS beschränkt.

### Entstehungsgeschichte

Die Entstehungsgeschichte der Rechtsvermutung bei Neuaufgabe ist lang. Das Problem, dass der Geschädigte seinen Anspruch auf Ersatz von Transportschäden nicht durchsetzen konnte, wenn er nicht in der Lage war, einen Beweis darüber zu erbringen, bei der Durchführung welches von zwei unmittelbar aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist, stellte sich seit Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Es handelte sich damals um Fälle, in denen eine Binnenbeförderung einer Beförderung nach dem damaligen Internationalen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG, Berner Übereinkommen) vorausgegangen ist oder in denen die Beförderung auf Grund von zwei aufeinander folgenden Beförderungsverträgen nach dem IÜG durchgeführt wurde. Rechtsprechung zu Lasten der Bahnbenutzer führte dazu, dass erste Anträge zu einer Lösung dieses Problems bereits bei der 4. Revisionskonferenz (1932) behandelt wurden. Bei dieser Revisionskonferenz wurde eine Bestimmung angenommen, wonach eine Vermutung galt, dass der Schaden während der Durchführung des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist. Sie war jedoch sehr restriktiv: Sie deckte nur einen geringen Teil der Fälle ab, in denen nicht festgestellt werden konnte, im Rahmen welches von aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist. Die Vermutung kam nur dann zur Anwendung, wenn sowohl die vorangehende als auch

die nachfolgende Beförderung dem IÜG unterstellt war.

Bei der 5. Revisionskonferenz (1952) erfuhr diese Bestimmung eine Ausweitung auf Fälle, in denen die aufeinander folgenden Beförderungen verschiedenen Frachtrechten unterstellt waren; die Schadensvermutung stand jedoch unter der Bedingung, dass bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof die CIM anzuwenden gewesen wäre. Bei einer Neuaufgabe SMGS-CIM kam die Vermutung also nur dann in Betracht, wenn die SMGS-Beförderung in Staaten durchgeführt wurde, die gleichzeitig auch Vertragsparteien der CIM waren.

Bei der Teilrevision des COTIF im Jahre 1989 kam es zu einer weiteren Ausweitung der Bestimmung. Eine besondere Regelung betreffend die Neuaufgabe SMGS-CIM wurde in Artikel 38 § 2 Abs. 2 CIM 1980 aufgenommen. Es kam bei Neuaufgabe SMGS-CIM nicht mehr darauf an, ob bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandort bis zum endgültigen Ablieferungsort die ER CIM anzuwenden gewesen wären. Die Anwendung der Vermutung wurde jedoch an die Bedingung der Reziprozität geknüpft. Die Schadensvermutung galt bei einer Neuaufgabe von Sendungen, die aus dem Bereich des SMGS kamen und gemäß CIM neu aufgegeben wurden, unter der Bedingung, dass zugunsten von Sendungen, die aus dem Bereich der CIM in Richtung SMGS neu aufgegeben wurden, die „gleiche Rechtsvermutung“ vorgesehen ist. Solange diese Bedingung nicht erfüllt war, kam diese CIM-Bestimmung nicht zur Anwendung.

Bei der tiefgreifenden Revision des COTIF, die durch die Annahme des Protokolls von Vilnius im Jahre 1999 abgeschlossen wurde, wurde diese Bestimmung in Artikel 28 § 3 CIM übernommen.

Artikel 28 § 3 CIM und Artikel 23 § 10 des SMGS in der Fassung vom 1. Juli 2008 – gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen mit Frachtbrief CIM/SMGS

In einer ins SMGS aufgenommenen Bestimmung, die am 1. Juli 2008 in Kraft getreten war (neuer Paragraph 10 in Artikel 23 SMGS), wurde das Erfordernis der Reziprozität teilweise, nämlich in Bezug auf Sendungen mit Frachtbrief CIM/SMGS, erfüllt. Die Bedingungen für deren Anwendung können wie folgt zusammengefasst werden:

- Sendung mit Frachtbrief CIM/SMGS
- Schaden durch teilweisen Verlust oder Beschädigung
- am Neuaufgabeort festgestellt
- nach dem Abdruck des Tagesstempels im Frachtbrief CIM/SMGS
- die SMGS-Eisenbahn bzw. der CIM-Beförderer hat die Sendung ohne ersichtliche Unregelmäßigkeiten angenommen.

Es wurden ausdrücklich die gleichen Bedingungen für die Verkehrsrichtung CIM-SMGS (Absatz 1) wie für die Verkehrsrichtung SMGS-CIM (Absatz 2) festgelegt. Absatz 3 stellte klar, dass diese Vermutung unabhängig davon galt, ob das Gut in einen Wagen einer anderen Spurweite umgeladen wurde.

Der zweite Absatz, in dem eine Rechtsvermutung zugunsten von SMGS-Sendungen im Bereich der CIM formuliert war, war freilich deklaratorischer Natur. Er deckte einen Teil dessen ab, was in Artikel 28 § 3 CIM geregelt ist. Auf diese Art und Weise stellte Artikel 23 § 10 SMGS klar, dass hinsichtlich Sendungen mit Frachtbrief CIM/SMGS gleiche Rechtsvermutung für beide Verkehrsrichtungen galt, in der einen zugunsten von Sendungen aus dem SMGS-Bereich, in der anderen zugunsten von Sendungen aus dem CIM-Bereich. Beförderungen mit

<sup>3</sup> Diese Feststellung wurde durch einen Beschluss der 12. Generalversammlung bestätigt (Ziff. 10 des Schlussdokumentes). Dementsprechend wurden die Erläuterungen betreffend Artikel 28 CIM geändert: „Artikel 40 SMGS in der ab dem 1. Juli 2015 geltenden Fassung beinhaltet eine vergleichbare Vermutung über die Neuaufgabe von Gütern, welche aus einem Land befördert werden, das Nichtmitglied des SMGS ist.“

zwei getrennten Frachtbriefen waren durch diese Bestimmung nicht umfasst.

Artikel 28 § 3 CIM und Artikel 40 SMGS - vergleichbare Voraussetzungen

Die zu erfüllenden Bedingungen sind heute in beiden Rechtsregimen ähnlich, obwohl nicht ganz identisch:

Artikel 28 § 3 CIM	Artikel 28 § 3 CIM
Neuaufgabe (nach einer Beförderung gemäß einem vergleichbaren Übereinkommen)	Wechsel des Frachtbriefes im Zusammenhang mit dem Wechsel des Rechtsregimes des Beförderungsvertrags, d.h. Neuaufgabe
der gleichen Sendung (gleicher Gegenstand der Beförderung)	
am selben Ort (der Ort der Ablieferung des ersten Beförderungsvertrags ist gleichzeitig auch der Neuaufgabeort)	
in unverändertem Zustand	die der Beförderer ohne Vorbehalte angenommen hat
Sendung im ununterbrochenen Gewahrsam des Beförderers	
Schaden durch teilweisen Verlust oder Beschädigung	Schaden durch Beschädigung (Verderb) oder Schwund (EN: „shortage of the goods“)
nach der Neuaufgabe/nach dem Wechsel des Rechtsregimes festgestellt	
gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen, die aus dem Anwendungsbereich der CIM in den Anwendungsbereich des SMGS weiter befördert werden	

Im Ergebnis dürften Schadensfälle gleicher Art in beiden Richtungen abgedeckt sein. Beim Blick auf diese Gegenüberstellung könnte man sich die Frage stellen, ob die Rechtsvermutung nach SMGS auch dann in Betracht kommt, wenn das Gut nicht im ununterbrochenen Gewahrsam des Beförderers bleibt. Dies wäre

etwa der Fall, sollte auf eine CIM-Beförderung eine Zwischenlagerung oder ein Umschlag folgen, der auf Grund eines selbstständigen Vertrags, von einem im Auftrag des Absenders handelnden, vom Beförderer unabhängigen Unternehmen durchgeführt wird, d.h. weder vom Beförderer selbst, noch von einem Gehilfen des

Beförderers in dessen Auftrag, bevor die Sendung gemäß SMGS neu aufgegeben wird. Man kann wohl nicht automatisch davon ausgehen, dass der Umschlag (Umladung in Wagen einer anderen Spurweite) in der Praxis der Ost-West-Ost-Beförderungen in allen Fällen entweder dem CIM- oder dem SMGS-Beförderungsvertrag bzw.

dem letzten/ersten CIM-/SMGS-Beförderer zugeordnet werden kann. Die Vermutung macht jedoch nur dann Sinn, wenn zwischen dem CIM-Beförderer und dem SMGS-Beförderer keine weitere Person das Gut in ihre Obhut nimmt.

Die zweite zusätzliche Bedingung auf der Seite der CIM erklärt sich durch die oben beschriebene Geschichte. Bei der Revision des SMGS ist der Gesetzgeber zu Recht davon ausgegangen, dass die Reziprozität (für die Verkehre CIM-SMGS) ohne Weiteres gegeben ist.

### Sinn der Rechtsvermutung: Erleichterung der Beweislage des Empfängers

Diese Vermutung bedeutet eine Umkehr der Beweislast bezüglich einer der Grundvoraussetzungen für die Haftung des Beförderers in beiden Rechtsregimen, nämlich des Entstehens des Schadens in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes, die in diesen Fällen im Zeitpunkt der Neuaufgabe erfolgt, und der Ablieferung des Gutes.

Der Sinn dieser Rechtsvermutung besteht darin, die Beweislage des geschädigten Endempfängers zu erleichtern, um ihm den in beiden Frachtrechten erforderlichen, jedoch nach Neuaufgabe manchmal schwierig zu erbringenden Beweis zu ersparen, dass der Schaden in der Zeit von der Übernahme des Gutes (am Neuaufgabeort) bis zur Ablieferung am Endbestimmungsort entstanden ist. Dabei bleibt es dem Beförderer unbenommen zu beweisen, dass der Schaden nicht während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

### Wirkungen der Rechtsvermutung

Die bis zum Gegenbeweis geltende Vermutung, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, wirkt sich auf alle für die Geltendmachung der Schadenersatzansprüche maßgeblichen Fragen aus: Aktivlegitimation, Passivlegitimation, Höhe der Entschädigung, Erlöschen und Verjährung.

- Anspruchsberechtigt ist der Empfänger des letzten Be-

förderungsvertrags;

- die Ansprüche können gegen den (die) Beförderer des letzten Beförderungsvertrags geltend gemacht werden;
- die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem letzten Beförderungsvertrag (Wert des Gutes am Tag und Ort der Neuaufgabe, Wertangabe oder Interesse an der Lieferung entsprechend dem letzten Beförderungsvertrag);
- das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche richten sich nach dem letzten Beförderungsvertrag.

Fehlt eine der Voraussetzungen, kommt die Vermutung nicht zur Anwendung. Gleichwohl wird der Anspruch auf Schadenersatz auf Grund des letzten Vertrags beurteilt, wenn ein Schaden am Bestimmungsort festgestellt und reklamiert wird. Der Geschädigte müsste jedoch beweisen, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

*Eva Hammerschmiedová*

## REISENDER OHNE BEFÖRDERUNGS AUSWEIS IM ZUG: GIBT ES EINE VERTRAGLICHE BEZIEHUNG ZWISCHEN IHM UND DEM BEFÖRDERER? URTEIL DES EUGH C-261/15 VOM 21. SEPTEMBER 2016 IM VORABENTSCHEIDUNGSVERFAHREN

Auf Grund einer Frage eines belgischen Gerichtes im Vorabentscheidungsverfahren befasste sich der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit der Auslegung von **Artikel 6 § 2 CIV**, der im Anhang I zur Verordnung (EG) 1371/2007 (Fahrgastrechte-Verordnung) enthalten ist: „Der Beförderungsvertrag ist in einem oder mehreren Beförderungsausweisen festzuhalten, die dem Reisenden auszuhändigen sind. Unbeschadet des Artikels 9 **berührt jedoch das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Beförderungsausweises weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages**, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.“ Der EuGH hat in seinem Urteil klargestellt, dass diese Bestimmung dem belgischen nationalen Recht nicht entgegensteht. Das belgische nationale Recht legt den Tatbestand einer Straftat fest, die ein ohne Beförderungsausweis reisender Fahrgast begeht, der den Fahrpreis auch nicht nachträglich innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist entrichtet. Ebenso wenig steht die Anwendung des Artikels 6 § 2 CIV den Bestimmungen des belgischen Rechtes entgegen, wonach diese Straftat das Bestehen eines Beförderungsvertrags ausschließt.

### Zusammenfassung des Tatbestandes

**B**ei vier Zugfahrten in Belgien konnte Herr Demey keinen Beförderungsausweis vorweisen. Er hat den Beförderungspreis und den vom Schaffner geforderten Zuschlag weder im Zug, noch im Nachhinein trotz Mahnschreiben der Nationalen belgischen Eisenbahngesellschaft (SNCB) bezahlt. Die SNCB erhob beim Friedensgericht Ypern (Belgien) eine Klage gegen Herrn Demey auf Zahlung des Fahrpreises und eines „zusätzlichen pauschalen Schadenersatzes“ anstelle des ursprünglich verlangten administrativen Zuschlags. Sie bezog sich dabei auf belgisches Recht, wonach Herr Demey Straftaten begangen hat; der pauschale Schadenersatz sei durch die Straftaten gerechtfertigt.

Herr Demey hat sich insbesondere gegen den Pauschalschadenersatz gewehrt. Er stützte sich dabei auf folgende Argumente: Es handele sich bei dieser Forderung um eine missbräuchliche Klausel der SNCB und gegen sol-

che sei er durch Verbraucherschutzvorschriften geschützt. Er ging davon aus, dass er bei jeder seiner Reise mit dem Zug auf der Grundlage des Artikels 6 § 2 Satz 2 des Anhangs I zur Verordnung (EG) 1371/2007 (Fahrgastrechte-Verordnung, PRR), d.h. CIV, in einer vertraglichen Beziehung zum Beförderer ohne Weiteres stehe, unabhängig davon, ob er den entsprechenden Beförderungsausweis im Voraus oder im Zug erworben und den Fahrpreis dafür bezahlt hat.

Als Bestandteil der PRR ist Artikel 6 CIV in Belgien auch im innerstaatlichen Verkehr anwendbar (Art. 2 PRR). Nach belgischem Recht schließt die begangene Straftat ein Vertragsverhältnis – und damit die Anwendung der Bestimmungen des Verbraucherschutzrechtes – aus.

In dieser Sachlage hat das belgische Gericht eine Frage an den EuGH zur Vorabentscheidung gerichtet, um zu klären, ob die Anwendung des Artikels 6 § 2 CIV dieser Beurteilung nicht entgegensteht.

### Frage zur Vorabentscheidung:

„Steht Art. 6 Abs. 2 Satz 2 des Anhangs A in Anhang I der Verordnung Nr. 1371/2007 den (...) belgischen nationalen Strafbestimmungen entgegen, wonach ein Eisenbahnfahrgast ohne Beförderungsausweis, der den Fahrpreis auch innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Fristen nicht entrichtet, eine Straftat begeht, die jede vertragliche Beziehung zwischen der Beförderungsgesellschaft und dem Eisenbahnfahrgast ausschließt, so dass dem Eisenbahnfahrgast auch eine Berufung auf die einschlägigen Rechtsschutzvorschriften des europäischen und des belgischen nationalen Rechts versagt wird, die auf die genannte (ausschließliche) vertragliche Beziehung mit diesem Verbraucher abstellen?“

Es handelt sich hier um eine Frage zum Verständnis und zur Auslegung des Artikels 6 § 2 CIV. Kann die Frage, ob ein Beförderungsvertrag zwischen der SNCB und diesem Reisenden zustande gekommen ist, auf der Grundlage des Artikels 6 § 2 CIV beantwortet werden?

#### Antwort des EuGH:

Art. 6 Abs. 2 Satz 2 des Anhangs A des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF, der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr wiedergegeben ist, ist dahin auszulegen, dass er einzelstaatlichen Rechtsvorschriften nicht entgegensteht, die vorsehen, dass eine Person, die eine Zugfahrt unternimmt, ohne dafür einen Beförderungsausweis zu besitzen oder innerhalb der von diesen Rechtsvorschriften vorgesehenen Fristen nachträglich zu erwerben, nicht in einer vertraglichen Beziehung zu dem Eisenbahnunternehmen steht.

#### Begründung

Der EuGH fasst den Kern des Streitiges so zusammen, dass es darum geht,

ob gemäß der zitierten Bestimmung, sobald eine Person mit einem Zug reist, ein Beförderungsvertrag unabhängig davon abgeschlossen wird, ob sie im Besitz eines entsprechenden Beförderungsausweises ist oder nicht. Er kommt zum Schluss, dass Artikel 6 § 2 CIV nur den Nachweis eines Beförderungsvertrags regelt, ohne im Einzelnen zu regeln, unter welchen Voraussetzungen ein Beförderungsvertrag zustande kommt. Diese Voraussetzungen werden durch die einzelstaatlichen Vorschriften geregelt. Artikel 6 § 2 CIV setzt vielmehr die Existenz eines vorher abgeschlossenen Beförderungsvertrags voraus. Gemäß weiteren Ausführungen des Gerichtes bestätigt der Wortlaut der Artikel 7-9 CIV diesen Schluss.

#### Bemerkung des Sekretariates

Da Artikel 6 CIV keine Regelung betreffend den Abschluss des Beförderungsvertrags enthält, kann er der Anwendung des belgischen Rechtes in dieser Hinsicht nicht entgegenstehen (Art. 8 § 2 COTIF). Die klare Antwort des EuGH ist zu begrüßen.

Aus allgemeiner Sicht darf man hinzufügen: In der Tat ist der Beförderungsvertrag in den ER CIV als Konsensualvertrag (ebenso wie der CIM-Beförderungsvertrag) gestaltet, wobei ein oder mehrere Beförderungsausweise den Abschluss und den Inhalt dieses Vertrages – bis zum Beweis des Gegenteils – beweisen. Das bedeutet, dass für das Zustandekommen des Vertrages der übereinstimmende Wille der Parteien erforderlich ist. Im Falle einer Person, die reisen

will, ohne den Fahrpreis zu zahlen, kann von einem übereinstimmenden Willen der Parteien keine Rede sein.

Die Schlussfolgerung des Gerichtes, dass Artikel 6 § 2 CIV nur den Nachweis eines Beförderungsvertrags regelt, ist sehr zutreffend. Der Beförderungsausweis ist nur Beweisdokument, ein Beweisdokument prima facie. Wenn ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde und der Beförderungsausweis nicht vorgewiesen werden kann (etwa wegen Verlust oder Diebstahl des Beförderungsausweises), kommen andere Beweismittel in Betracht. Der Beförderungsvertrag erlischt nicht mit dem Verlust des Beförderungsausweises. Der Verlust erschwert nur die Beweislage des Reisenden.

Aus der Bestimmung, wonach das Fehlen oder der Verlust des Beförderungsausweises den Bestand des Vertrags nicht berührt (Art. 6 § 2), kann man nicht schließen, dass jeder, der einen Zug besteigt, zur Vertragspartei des Beförderungsvertrags ohne Weiteres wird.

**Man muss zwei Dinge klar unterscheiden: das Bestehen eines Vertrags und das Beweisen dieses Vertrags. Beim ersten kommt es auf den übereinstimmenden Willen der Vertragsparteien an. Beim zweiten ist der Beförderungsausweis der übliche, jedoch nicht der einzig mögliche, Beweis eines Beförderungsvertrags.**

Eva Hammerschmiedová

## VERANSTALTUNGSKALENDER 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORT
27. Januar	Verwaltungsvereinbarung - Treffen auf Arbeitsebene ERA-OTIF	Brüssel - Belgien
8. - 9. Februar	Arbeitsgruppe RID-ATMF, 4. Tagung	Brüssel - Belgien
21. - 22. Februar	31. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Rom - Italien
13. - 17. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Bern - Schweiz

## VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
25. - 26. Januar	Ausschuss für Eisenbahnterminologie und – sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
2. Februar	10. Jahrestag – Eisenbahnprotokoll von Luxemburg	UNIDROIT	Luxemburg
7. Februar	Working party LOC&PAS TSI	Eisenbahnagentur der EU (ERA)	Lille - Frankreich
14. - 17. Februar	WP 30. Working Party on Customs Questions affecting Transport	UNECE	Genf - Schweiz
14. - 17. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
19. - 21. Februar	33. Storck Symposium 2017	Verlag ecomed Storck	Hamburg - Deutschland
21. - 24. Februar	Binnenverkehrsausschuss – 70. Jahrestag	UNECE	Genf - Schweiz
28. Februar - 1. März	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Belgien
23. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
24. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, anmelden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse: [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

**Die Redaktion**

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)