



Zeitschrift

OTIF

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

129. Jahr
Nr. 4/2021

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 Einsteigen bitte! An Bord des Sonderzugs „Connecting Europe Express“
- 4 15. Generalversammlung der OTIF
- 6 Die Ziele des Generalsekretärs der OTIF für die Amtszeit 2022 bis 2024

COTIF

- 8 Depositarmittellungen

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 9 UNIDROIT und OTIF für das Protokoll von Luxemburg
- 9 12. Verkehrs- und Kommunikationsforum in Istanbul

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

- 10 Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen und die Koordinierung zwischen Gefahrgutrecht und allgemeinem Eisenbahnrecht

OTIF-COTIF

- 12 Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs
- 16 Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten
- 20 Addenda 1 bis 3 zum „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 22 58. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

VERANSTALTUNGSKALENDER

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

die 15. Generalversammlung der OTIF, die am 28. und 29. September in Bern stattfand, war ein großer Erfolg und ein wesentlicher Beitrag zum europäischen Jahr der Schiene. Es ist gelungen, wichtige Weichen für die zukünftige Arbeit der OTIF zu stellen. Besonders hervorzuheben ist, dass das hybride Format es erforderlich machte, alle verfügbaren Kräfte im Sekretariat zu mobilisieren. Hierfür sei auch an dieser Stelle allen Beteiligten noch einmal herzlich gedankt.

Ich freue mich persönlich sehr, dass ich das Amt des Generalsekretärs der OTIF für weitere drei Jahre ausüben darf. Meine konkreten Ziele für die nächste Amtszeit habe ich für diese Zeitschrift schriftlich zusammengefasst. Ich danke für das bekundete Vertrauen und freue mich auf die vor mir liegenden Aufgaben.

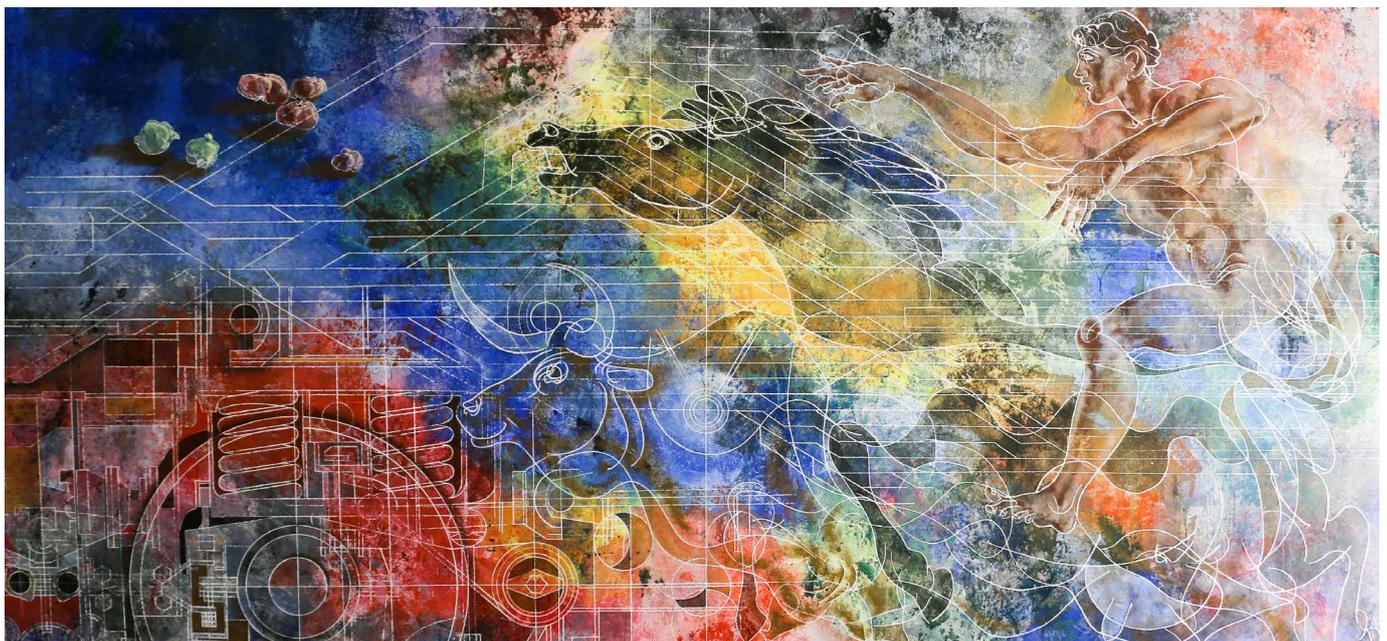
Die Zeitschrift enthält zudem informative Beiträge zu wichtigen rechtlichen Festlegungen durch die Generalversammlung, die Sitzung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (technische Interoperabilität/Sicherheit und Gefahrgut) sowie zur Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter.

Ein weiteres wichtiges Ereignis war der einen Tag vor der Generalversammlung stattfindende Halt des „Connecting Europe Express“ in Bern. Bern kann mit Fug und Recht als Wiege des internationalen Eisenbahnverkehrs bezeichnet werden, symbolisiert im „Berner Schlüssel“, einem unentbehrlichen Werkzeug der Zugbegleiter bei ihrer täglichen Arbeit.

Viel Spaß beim Lesen und alles Gute für den Jahreswechsel!

Wolfgang Küpper

Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m², 1965, Empfangshalle.

EINSTEIGEN BITTE! AN BORD DES SONDERZUGS „CONNECTING EUROPE EXPRESS“

Am 27. September 2021 befand sich der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, an Bord des Zuges „Connecting Europe Express“, der am späten Nachmittag in Bern, der Hauptstadt der Schweiz und Wiege des internationalen Eisenbahnverkehrs, eintraf.

Mit an Bord des Zuges waren auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga und Vincent Ducrot, CEO der Schweizerischen Bundesbahnen. Beide erinnerten an den „Berners Schlüssel“, jenen Generalschlüssel, der 1886 von der internationalen Konferenz zur Technischen Einheit im Eisenbahnwesen in Bern, einer Vorläuferin der OTIF, normiert wurde und der als Ausgangspunkt für die Bemühungen um ein interoperables europäisches Eisenbahnsystem angesehen werden kann.

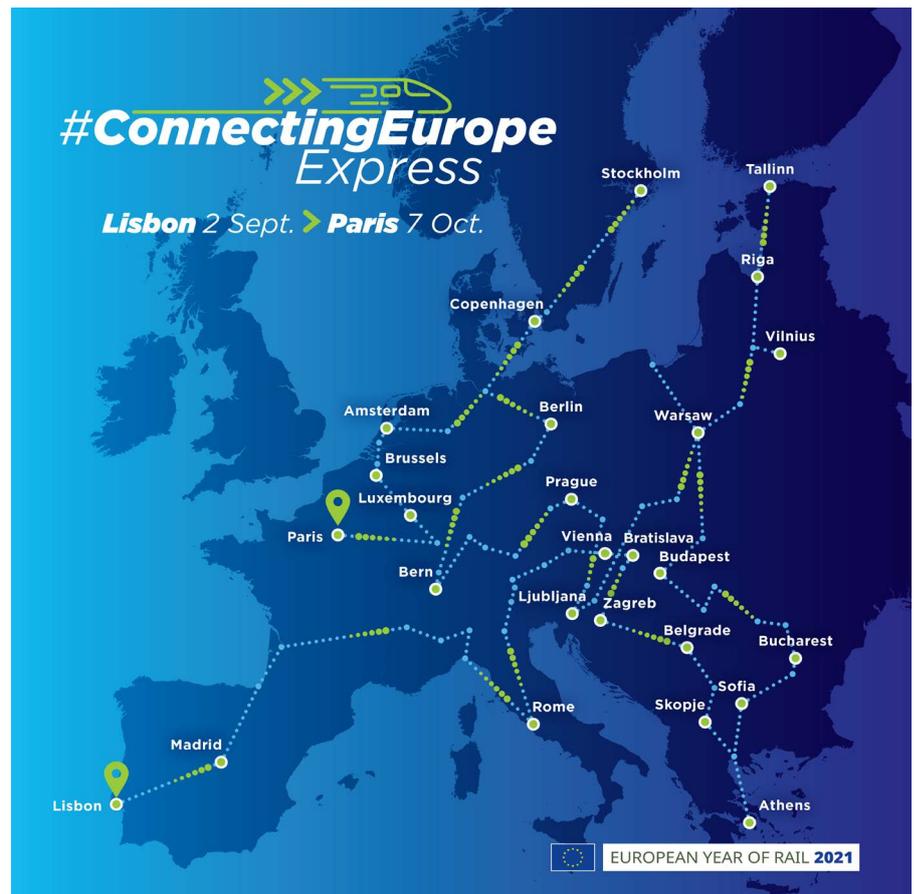
Im Anschluss hat Herr Küpper an den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) organisierten Feierlichkeiten teilgenommen.

Der „Connecting Europe Express“ verließ am 2. September 2021 Lissabon und erreichte am 7. Oktober 2021 Paris, sein Endziel. Er hielt auf seiner Fahrt auch in der Schweiz, einem Knotenpunkt des regen internationalen Eisenbahnverkehrs in Europa. Das

einzigartige Projekt „Connecting Europe Express“ wurde im Rahmen des Europäischen Jahres der Schiene von der Europäischen Union und ihren Partnern konzipiert. In 36 Tagen hat dieser Sonderzug 20 000 Kilometer zurückgelegt, 26 Staaten durchquert, 33 Grenzen überfahren und 40 Partner des Sektors zusammengebracht. Auf Schienen fahrend, die Menschen und Länder in ganz Europa miteinander vernetzend, verkörperte der Zug die

verbindende Kraft der Eisenbahn.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt diese Initiative als ein Beispiel für die Herausforderungen, denen sich der Eisenbahnsektor stellen muss, um sowohl für Fahrgäste als auch für Unternehmen der bevorzugte Verkehrsträger zu werden. Der Generalsekretär dankt dem UVEK und der SBB herzlich für die Einladung.



15. GENERALVERSAMMLUNG DER OTIF

Die 15. Generalversammlung der OTIF fand vom 28. bis 29. September 2021 in Bern (Schweiz) und gleichzeitig online, per Videokonferenz statt. Dieses hybride Format ermöglichte die Teilnahme von insgesamt 44 Mitgliedstaaten, von denen 20 in Bern vor Ort waren; die Europäische Union, eine regionale

Organisation, die der OTIF 2011 beigetreten war, nahm ebenfalls teil. Kuwait und Katar waren als Staaten mit Beobachterstatus bei dieser Tagung der Generalversammlung anwesend. Schließlich waren 4 internationale Verbände vertreten: die European Rail Infrastructure Managers (EIM), das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT),

der Internationale Koordinierungsrat für den transeurasischen Verkehr (CCTT) und RailNetEurope (RNE).

Unter dem Vorsitz von S.E. Herrn Victorio Redondo Baldrich, dem spanischen Botschafter in der Schweiz, war diese 15. Generalversammlung von verschiedenen Höhepunkten geprägt.

Zunächst wählte die Generalversammlung Herrn Wolfgang Küpper für eine weitere Amtszeit vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024 erneut zum Generalsekretär. Seine erste Amtszeit hatte Herr Küpper, einem Volljuristen mit 30 Jahren Berufserfahrung im Bereich der internationalen Eisenbahnpolitik, bereits fast drei Jahre (April 2019 bis Dezember 2021) an der Spitze des OTIF-Sekretariats beschert.



Daraufhin befasste sich die Generalversammlung mit dem vom Generalsekretär vorgeschlagenen Entwurf einer langfristigen Strategie für die OTIF. Der Vorschlag ist insofern innovativ, als er den Kurs für die Organisation über viele Jahre hinweg festlegt. In diesem Zusammenhang beauftragte die Generalversammlung den Generalsekretär, in Absprache mit den Organen der OTIF, insbesondere dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, einen überarbeiteten Entwurf der Langfriststrategie auszuarbeiten und diesen der nächsten ordentlichen Tagung der Generalversammlung, die für Herbst 2024 geplant ist, zur Annahme vorzulegen.

Anschließend richtete die Generalversammlung für einen Zeitraum von drei Jahren einen Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit ein und wies ihm das folgende Mandat zu:

- Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen;
- Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten (siehe Artikel auf Seite 16);
- Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen.

Ferner nahm die Generalversammlung den „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ an.

Später nahm die Generalversammlung die „Ordnung über die Wahl und die

Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ an.

Schließlich nahm die Generalversammlung die vom Generalsekretär vorgelegten Informationen über das Projekt zur Renovierung des Sitzes der OTIF zur Kenntnis und legte für die Dauer der Projekte

(Renovierung des Sitzes und vorübergehender Umzug) einen Ausgabenhöchstbetrag von 7.400.000 CHF fest. Gleichzeitig legte sie den Höchstbetrag, den die wiederkehrenden Ausgaben des Sekretariates der OTIF im Zeitraum 2022–2027 erreichen dürfen, auf 4.200.000 CHF pro Jahr fest.

Die Generalversammlung ernannte folgende Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2024:

MITGLIEDER

BELGIEN (VORSITZ)
FINNLAND
FRANKREICH
GEORGIEN
IRAN
ITALIEN
KROATIEN
NORDMAZEDONIEN
ÖSTERREICH
PORTUGAL
RUMÄNIEN
SCHWEDEN
SCHWEIZ
TSCHECHIEN
TUNESIEN
VEREINIGTES KÖNIGREICH

ERSATZMITGLIEDER

ASERBAIDSCHAN
BOSNIEN UND HERZEGOWINA
BULGARIEN
DEUTSCHLAND
ESTLAND
GRIECHENLAND
LETTLAND
LUXEMBURG
NIEDERLANDE
NORWEGEN
POLEN
SERBIEN
SLOWAKEI
SLOWENIEN
TÜRKEI
UNGARN

Am Ende des ersten Tages luden das Sekretariat der OTIF und die Schweizerische Eidgenossenschaft die Teilnehmer zu einem Cocktail-Empfang ein. Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, und Herr Pierre-André Meyrat, Leiter der Abteilung „Finanzierung“

und stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), hielten zwei Eröffnungsansprachen und beleuchteten darin die Rolle der OTIF auf internationaler Ebene und in Bern.



DIE ZIELE DES GENERALSEKRETÄRS DER OTIF FÜR DIE AMTSZEIT 2022 BIS 2024

Am 28. September 2021 wählte mich die 15. Generalversammlung der OTIF für eine weitere, zweite Amtszeit (2022–2024). Mit nachfolgendem Artikel beschreibe ich meine wesentlichen Ziele für diese Periode. Der Artikel beruht auf der von mir in der Generalversammlung vorgetragenen Bewerbungsrede.

Erfahrungen aus zweieinhalb Jahren bei der OTIF

Bei meinem Amtsantritt im April 2019 fand ich eine funktionierende Organisation mit hervorragenden und sehr motivierten Mitarbeitern vor, sodass ich unmittelbar mit der Umsetzung der von mir angekündigten Prioritäten beginnen konnte. Diese Prioritäten waren: Kontinuität mit der Politik meiner Amtsvorgänger, was die Beitritts- und Öffnungspolitik der OTIF betrifft, sowie die Fortführung der Harmonisierung der beiden bestehenden großen Eisenbahntransportrechtssysteme von OTIF und OSShD.

Dabei wurde mir klar, dass die Arbeit der OTIF sehr stark durch fest strukturierte und langfristige Prozesse definiert ist. Die einzelnen Abteilungen arbeiten sehr autonom, präzise und professionell.

Gleichzeitig wurde ich aber auch mit unbeantworteten Fragen konfrontiert:

- Die Frage der Renovierung bzw. eines Umzugs der Organisation war ungeklärt.
- Das Personal der OTIF arbeitet unter einem ständigen hohen Druck, ausgelöst durch die notwendigen finanziellen

Sparmaßnahmen der zurückliegenden Jahre.

Erforderlichkeit akuter Maßnahmen

Anfang des Jahres 2020 trat dann die COVID-19-Pandemie auf und erforderte ein sofortiges und umfassendes Krisenmanagement. Wie konnten die Gesundheit der Beschäftigten und gleichzeitig die Arbeitsfähigkeit der Organisation sichergestellt werden?

Es gelang sehr schnell ein spezielles Sicherheitskonzept zu erstellen und neue Arbeitstechniken einzuführen, die den besonderen Anforderungen der OTIF-Rechtssetzung in drei Arbeitssprachen gerecht wurden. Diese Maßnahmen ermöglichten die Aufrechterhaltung der Arbeiten und die Vermeidung von Verspätungen in der Rechtssetzung.

Meine zukünftigen Ziele/ Meine Vision für die OTIF

Was sind meine zukünftigen Ziele für die OTIF? Welche konkrete Vision habe ich? Meine eisenbahn- und verkehrspolitische Vision gilt unverändert fort: „Es ist erforderlich, die Eisenbahn zum wichtigsten Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts zu machen.“

Aus meiner Sicht waren die politischen Rahmenbedingungen zur Realisierung dieser Vision noch nie so günstig – Stichworte: Green Deal der Europäischen Union und die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen.

Ziel sollte es sein dieses „Momentum“ auch seitens der OTIF zu nutzen und die Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs

zur Lösung der Umwelt- und Verkehrsprobleme bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu betonen.

Dies bedeutet, dass die OTIF diesen Prozess nicht lediglich als Zuschauer, sondern aktiv begleitet. Die OTIF hat dabei durchaus einiges zu bieten: Der COTIF-Acquis (z.B. das RID) ist ein wertvolles, attraktives und strategisches Asset.

Die Wahrnehmung einer proaktiven Rolle der OTIF wird dabei nicht immer geräuschlos von statten gehen. Die rechtlichen (Stichwort URL – einheitliches Eisenbahntransportrecht), die technischen (Stichwort ECM – für die Instandhaltung zuständige Stelle) und die geografischen Schnittstellen (Stichwort OSShD) machen Klarstellungen erforderlich, zu denen ich aber keine Alternative sehe.

Mein Ziel ist es, pragmatische Lösungen zu finden, von denen der internationale Eisenbahnverkehr unmittelbar profitiert. Ideologische Streitigkeiten bringen uns und insbesondere den Sektor nicht weiter. Andererseits werde ich die Auseinandersetzung nicht scheuen, wenn es um die Lösung von wichtigen Grundsatzfragen geht.

Ich hoffe, dass die von mir angestoßene Langfriststrategie der OTIF hier wesentliche Klärungen herbeiführen wird.

Konkrete Ziele für das Sekretariat

Welche „Vision“ habe ich konkret für die OTIF? Lassen Sie mich drei Punkte nennen:

1. Punkt: „Resilienz“ also „Widerstandsfähigkeit/Robustheit“, um die OTIF nach außen

„zukunftsfest“ zu machen!

Zunächst geht es um die Erarbeitung der bereits erwähnten Langfriststrategie, basierend auf einer Bestandsaufnahme: „Wo steht die OTIF 20 Jahre nach Vilnius und wo geht die Reise hin?“

Die Arbeiten hierzu sollten in der Gruppe der Rechtsexperten koordiniert werden. Inhaltlich geht es um eine weitere Stärkung der multilateralen Zusammenarbeit und die Fortsetzung der Erweiterungs- und Beitrittspolitik der OTIF unter Berücksichtigung der geopolitischen Rahmenbedingungen.

2. Punkt: „Stärkung der Kernkompetenzen der OTIF“

Die Einsetzung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten durch meinen Vorgänger war eine gute Entscheidung. Was die Arbeitsgruppe unter Leitung von Clio Liégeois leistet ist hervorragend. Dies betrifft z.B. die Erarbeitung von Vorschriften zur Wahrnehmung der wichtigen Depositarfunktion des Generalsekretärs und zum Monitoring der Anwendung und Umsetzung des COTIF und seiner Revisionen in den Mitgliedstaaten.

Auch konkrete transportrechtliche Themen wie die weitere Harmonisierung und Digitalisierung, das Verhältnis zu den Zollvorschriften und die zusätzliche Funktion des CIM-Frachtbriefs als „begebbarem“ Wertpapier stehen auf der Tagesordnung.

Aber auch in den Bereichen Gefahrgut und technische Interoperabilität stehen große Aufgaben an: Der Bereich Gefahrgut, das RID, entwickelt sich mehr und mehr zu einem Bestseller. Das Interesse hieran besteht weltweit. Aufgrund seines globalen und multimodalen Ansatzes und seiner Aktualität bietet es hierfür auch die besten

Voraussetzungen.

Im Bereich der technischen Interoperabilität hat sich die Brückenfunktion der OTIF ebenfalls bestens bewährt. Es bedarf aber zusätzlicher intensiver Arbeiten, um den rasant wachsenden technischen Rechtsbestand der Europäischen Union zeitnah und mit Augenmaß in das OTIF-Recht zu transformieren. Dies betrifft auch die Schaffung von neuen Vorschriften im Bereich der Sicherheit, ein Ansatz, der bekanntlich bereits in der 13. Generalversammlung mit der Schaffung des neuen Anhangs H beschritten wurde.

3. und letzter Punkt meiner Vision für die OTIF:

„Resilienz“, um die OTIF nach innen „zukunftsfest“ zu machen

Für mich ist von besonderer Bedeutung, dass auch das OTIF-Sekretariat für zukünftige Aufgaben ausreichend gewappnet ist. Die verstärkte Nutzung digitaler Arbeitstechniken, aber auch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Personal stehen hier oben an.

Die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist mir wichtig. In diesem Bereich konnte bereits einiges erreicht werden, z.B. durch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Personalvertretung. Es sind aber auch noch einige Aufgaben zu erledigen.

Der erste Teil einer Studie zu den „Social Benefits“, d.h. zu den nicht unmittelbar zum Gehalt zählenden Leistungen der OTIF an ihr Personal, liegt vor. Der zweite Teil der Personalstudie wird sich mit der grundlegenden Personalsituation und dem Personalbedarf befassen. Das Ziel der beiden Teile der Studie ist: Die Arbeit bei der OTIF muss in einem zumutbaren Rahmen zu leisten sein und attraktiv bleiben.

Mit dem Inkrafttreten des Luxemburg-Protokolls ist in Kürze zu rechnen. Ist die OTIF in der Lage, ihre Rolle als Sekretariat der Aufsichtsbehörde vollumfänglich zu erfüllen? Sicherlich nicht unter den Status-quo-Bedingungen.

Die Renovierung des Gebäudes habe ich mehrfach erwähnt, sie steht für mich außer Frage und wird ebenfalls ein klares Signal für die Zukunftsfähigkeit der OTIF setzen. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird somit eine dauerhafte Perspektive hinsichtlich ihres Arbeitsplatzes hier in Bern geboten.

Wichtig ist mir aber auch die Beibehaltung solider Finanzen, die in erster Linie an die Beiträge der Mitgliedstaaten gekoppelt ist. Die Schaffung von zusätzlichem finanziellen Spielraum, um die beschriebenen Aufgaben zu erfüllen, sollte aber möglich sein.

Resümee und Ausblick

Die Erledigung der von mir genannten Aufgaben kann nur zusammen mit den übrigen Organen der OTIF, den Mitgliedstaaten, der Europäischen Union, den internationalen Organisationen und Verbänden und „Last but not Least“ mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Sekretariat erfolgen! Für das durch meine Wiederwahl bekundete Vertrauen und für die bisherige angenehme und reibungslose Zusammenarbeit danke ich den Mitgliedern der OTIF und meinem Team im Sekretariat sehr. Diese Zusammenarbeit ermutigt mich! Ich freue mich, die genannten Vorhaben gemeinsam in die Praxis umzusetzen.

Wolfgang Küpper

DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit dem 17. September 2021 (Zeitschrift 3/2021)

NOT-21015	17.09.2021	Redaktionelle Korrekturen an der französischen, deutschen und englischen Fassung der vom Fachausschuss für technische Fragen bei seiner 13. Tagung angenommenen überarbeiteten ETV Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS)
NOT-21038	08.10.2021	Veröffentlichung von Änderungen des und Addenda zum <i>Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF</i>
NOT-21039	08.10.2021	Addendum 1 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF – Linien zur See oder auf Binnengewässern
NOT-21040	08.10.2021	Addendum 2 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF – Beitritt zum COTIF 1999 mit dem Vorbehalt, die ER CIV und/oder ER CIM nur auf einen Teil des Eisenbahnnetzes des Mitgliedstaates anzuwenden
NOT-21041	08.10.2021	Änderung des und Addendum 3 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF – Authentischer Text und beglaubigte Abschriften des COTIF 1999 und seiner Änderungen
NOT-21042	29.10.2021	Vom Fachausschuss für technische Fragen auf seiner 13. Tagung am 22. und 23. Juni 2021 getroffene Beschlüsse: - Änderung von Anlage I der ETV TAF über Telematikanwendungen für den Güterverkehr

UNIDROIT UND OTIF FÜR DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG

Vom 22. bis 24. September 2021 fand in Rom, Italien, die 100. Jubiläumssitzung des Direktionsrates des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) statt.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, war eingeladen, im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen bezüglich des Luxemburg Protokolls zu sprechen.

Herr Küpper erinnerte zunächst an die Rolle der OTIF, die darin besteht, den rechtlichen und technischen Rahmen für die Verbesserung des

internationalen Eisenbahnverkehrs für Europa, Asien und Afrika bereitzustellen.

Er betonte die Wichtigkeit des internationalen Aspekts und hob hervor, dass der Erfolg des Eisenbahnbetriebs immer dann am größten ist, wenn er über Grenzen hinweg stattfindet.

Alle großen Trends, wie die Betrachtung des Verkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung, die Urbanisierung, die Digitalisierung und der demografische Wandel, schienen die Eisenbahnen zu begünstigen. Die Eisenbahn könne das

Verkehrsmittel des XXI. Jahrhunderts werden, und das Protokoll von Luxemburg spiele eine unbestreitbare Rolle bei der Erreichung dieses Ziels.

Herr Küpper erklärte, dass die Erleichterung der Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial eine solide Grundlage und ein zusätzliches Mittel für den internationalen Aufschwung des Eisenbahnverkehrs schaffe.

Der Generalsekretär der OTIF wünschte den Organen von UNIDROIT langfristigen Erfolg.

12. VERKEHRS- UND KOMMUNIKATIONSFORUM IN ISTANBUL

Das diesjährige Verkehrs- und Kommunikationsforum in Istanbul fand vom 6. bis 8. Oktober statt. Auf Einladung des türkischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur besuchte der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, die Türkei.

Das Forum stand unter dem Motto „Logistik, Mobilität und Digitalisierung“. Mehr als

120 000 Teilnehmer waren anwesend und 100 Unternehmen waren vertreten.

Herr Küpper ergriff in der dritten Sitzung „Logistik“ am 7. Oktober 2021 das Wort. Er stellte die Organisation und das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor. Anschließend beleuchtete er die Vorteile des

COTIF und erläuterte schließlich die Beziehung zwischen dem Recht der Europäischen Union, dem Recht der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und dem Recht der OTIF.

Der Generalsekretär der OTIF dankt dem dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur herzlich für die Einladung und den freundlichen Empfang.

GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN UND DIE KOORDINIERUNG ZWISCHEN GEFAHRGUTRECHT UND ALLGEMEINEM EISENBAHNRECHT

Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die damit beauftragt wurde, Fragen zu ermitteln, die einer Koordination bedürfen, um die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und die Vorschriften über Interoperabilität und Sicherheit, insbesondere die ETV/TSI, aufeinander abzustimmen und kohärenter zu gestalten. Vertreter der Mitgliedstaaten und der Sektorverbände beteiligen sich aktiv an den Diskussionen über die beiden Rechtsbereiche und die bestehenden Praktiken. Die JCGE kann selbst keine verbindlichen Entscheidungen treffen, wohl aber den jeweiligen Ausschüssen eine Änderung des RID oder der ETV/TSI empfehlen. Die zuständigen Ausschüsse sind:

- der RID-Fachausschuss der OTIF,
- der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF,
- der Ausschuss für den Gefahrguttransport der EU,
- der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der EU.

Die behandelten Themen beziehen sich hauptsächlich auf Fahrzeuge und sind in verschiedene Kategorien unterteilt:

- Prüfung der Notwendigkeit und Angleichung neuer

Anforderungen, die Innovation und neue Technologien berücksichtigen: elektronische Dokumente, Telematikanwendungen, Entgleisungsdetektoren (DDD) und digitale automatische Kupplung (DAC),

- Auslegung und Bau von Fahrzeugen,
- Koordinierungsprozesse zwischen dem RID und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung in Bezug auf die Meldung von Unfällen/Zwischenfällen und Statistiken,
- Fahrzeug-genehmigungsverfahren, Bewertungen und beteiligte Akteure,
- Betrieb und Instandhaltung: Verfahren, Vorschriften, Verantwortlichkeiten.

Auf der vierten Tagung der JCGE am 7. und 8. September 2021 wurden die folgenden Themen erörtert:

Der Einsatz von und die Anforderungen an Entgleisungsdetektoren, die seit vielen Jahren diskutiert werden, nachdem die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses einen dringenden Bedarf an Entgleisungsdetektoren bei der Beförderung gefährlicher Güter festgestellt hatte. Im vergangenen Jahr hat die

JCGE die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) gebeten, für den Fall, dass solche Ausrüstungsgegenstände verwendet werden, mit Unterstützung des Sektors Anforderungen für die TSI zu entwickeln. Diesem Auftrag nachkommend hat die ERA Empfehlungen zur Änderung der TSI WAG und der TSI LOC&PAS ausgearbeitet, mit denen Anforderungen für drei Funktionen eingeführt werden:

- DPF – Entgleisungsschutzfunktion, die einen Vorläufer einer Entgleisung erkennt und ein Signal an den Führerstand sendet,
- DDF – Entgleisungsdetektionsfunktion, die eine Entgleisung erkennt und ein Signal an den Führerstand sendet,
- DDAF – Entgleisungserkennungs- und Auslösefunktion, die eine Entgleisung erkennt und automatisch die Bremsen aktiviert, ohne dass die Aktivierung übergangen werden kann.

Für DDF und DPF werden die Anforderungen an die Art und Weise, wie der Triebfahrzeugführer das Signal verarbeiten und darauf reagieren sollte, in der TSI LOC&PAS beschrieben. Der Triebfahrzeugführer sollte betriebliche Anweisungen erhalten, wie er auf ein Entgleisungssignal zu reagieren hat. Seine Reaktion

könnte in Abhängigkeit dessen, wo der Zug verkehrt, z. B. in einem Stadtgebiet oder einem Tunnel, unterschiedlich ausfallen.

In einem nächsten Schritt werden die Empfehlungen der ERA dem Ausschuss für Eisenbahnteroperabilität und -sicherheit der EU vorgelegt. Nach der Änderung der TSI werden die Vorschriften des COTIF durch den Fachausschuss für technische Fragen angeglichen.

Auch die Digitalisierung steht auf der Tagesordnung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen, insbesondere dort, wo Telematikanwendungen und papierlose Dokumente alle Aspekte des Eisenbahnverkehrs betreffen: fahrzeug- und ladungsbezogene Daten, Streckenkompatibilität und Zugang zu Netzen, Fahrpläne, Dokumentationsanforderungen, Überwachung, sicherer Betrieb von Zügen und Meldung von Zwischenfällen und Unfällen. Im Jahr 2020 führte die Europäische Union die Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) ein, die die Staaten verpflichtet, Informationen über alle beförderten Güter und entlang der Lieferkette über verschiedene Verkehrsträger hinweg digital auszutauschen. Die JCGE stellte fest, dass es notwendig ist, mögliche Wechselwirkungen zwischen der ETV/TSI TAF und dem RID zu analysieren und die Diskussionen in verschiedenen Foren und Arbeitsgruppen weiterzuverfolgen. Anfang dieses Jahres haben die Experten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (bei der die OTIF und die UNECE gemeinsam das Sekretariat führen) harmonisierte Leitlinien für die papierlose Dokumentation und den Informationsaustausch

bei der Beförderung gefährlicher Güter angenommen. Diese Leitlinien, die eine Architektur und ein Datenmodell für den digitalen Informationsaustausch enthalten, werden zur erfolgreichen Umsetzung der eFTI-Verordnung der EU beitragen.

Die JCGE erörterte auch die passive Sicherheit im Falle eines Zusammenstoßes. Die Anforderungen an Crash-Puffer wurden bereits im RID definiert. Diese Anforderungen sind jedoch für Zentralkupplungen, wie die zukünftige digitale automatische Kupplung (DAK), derzeit nicht geeignet. Darüber hinaus gelten diese Vorschriften nur für Kesselwagen und nicht für Tragwagen von Tankcontainern, da diese Tragwagen nicht ausschließlich für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden. Zudem müssen im RID noch die übergeordneten funktionalen Sicherheitsziele definiert werden, die im Falle eines Unfalls zum Tragen kämen. Auf der Grundlage dieser übergeordneten Sicherheitsziele könnten in den einschlägigen ETV und TSI anschließend detaillierte technische Anforderungen festgelegt werden. Auch für die Tragwagen von besonders großen Tankcontainern sind Fragen der passiven Sicherheit zu klären.

Auf der zweiten JCGE-Tagung im Dezember 2019 bat die ERA die Sachverständigen, die verschiedenen Optionen für gemeinsame Standards für die Meldung von Unfällen oder Zwischenfällen zu diskutieren. Bei der Berichterstattung über Unfälle/Zwischenfälle und der Statistik musste zur Berücksichtigung des Gefahrguttransports eine Anpassung vorgenommen und eine Schnittstelle mit der Aufgabe der ERA, die gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung (CSM ASPL) zu

entwickeln, vorgenommen werden. Ziel dabei ist die Einführung eines gemeinsamen Standards für die Berichterstattung über Ereignisse mit und ohne Beteiligung gefährlicher Güter. Die meldenden und berichterstattenden Stellen können je nach Ereignis unterschiedliche sein. Auf der diesjährigen JCGE-Tagung stellte die ERA ihre Empfehlung für die CSM ASPL vor, die auch dem Ausschuss für Eisenbahnteroperabilität und -sicherheit der EU bereits vorgelegt wurde.

Nationale Vorschriften werden nicht nur im Rahmen der Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahnen angewandt, sondern auch im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter, wobei derartige Vorschriften jedoch nicht unbedingt gleich gehandhabt werden. Anhand praktischer Beispiele und Erfahrungen der Mitgliedstaaten konnte die JCGE mögliche Problembereiche identifizieren und sie an die entsprechende Arbeitsgruppe weiterleiten.

Zudem gelang es der JCGE, zwei vorrangige Themen erfolgreich abzuschließen. Eins dieser Themen betraf das Fahrzeuggenehmigungsverfahren und die beteiligten Akteure. Im Jahr 2019 hat die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses ein mögliches Risiko von Doppelprüfungen bei bereits vorhandener Tankzertifizierung festgestellt. Die Prüfung sollte in diesem Fall eine Möglichkeit, jedoch keine Standardanforderung für die Fahrzeugzulassung sein. Die zuständigen Behörden sollten Vertrauen in die Zertifizierung nach dem RID haben können. In diesem Jahr einigte sich die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung auf einen neuen Text im RID und ADR, wonach die zuständige Behörde – zwecks Prüfung der Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften

– gelegentlich eine Inbetriebnahmeüberprüfung für Tanks verlangen kann.

Das zweite abgeschlossene Thema betraf die Begriffsbestimmung der

für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) und einen geänderten Verweis auf ATMF-Anlage A und die EU-Verordnung bezüglich ECM. Die entsprechenden Änderungen wurden in die Ausgabe 2021 des

RID aufgenommen.

Die nächste JCGE-Tagung ist für den 6. September 2022 angesetzt.

Maria Price

ORDNUNG ÜBER DIE WAHL UND DIE BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN DES GENERALSEKRETÄRS

Auf ihrer 15. Tagung hat die Generalversammlung eine „Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zur Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ genehmigt. Die Ordnung legt klare Regeln fest und bildet eine solide Rechtsgrundlage für ein faires, gerechtes und transparentes Verfahren für den gesamten Wahlprozess.

Hintergrund

Im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999) wurde die institutionelle Struktur der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) um das Organ des Generalsekretärs ergänzt. Ohne zu weit ins Detail gehen zu müssen, kann gesagt werden, dass das Zentralamt unter dem COTIF 1980 ein Organ der Organisation und der Generaldirektor dessen geschäftsführender Leiter war.

Gemäß Artikel 21 § 2 COTIF wird der Generalsekretär für einen Zeitraum von drei Jahren von der Generalversammlung gewählt und ist höchstens zweimal wiederwählbar. In der Zeit zwischen dem Inkrafttreten des COTIF und der 15. Tagung der Generalversammlung wurde diese allgemeine Bestimmung durch Ad-hoc-Beschlüsse und spätere

Praxis der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses umgesetzt. Dieser Ansatz hat jedoch nicht immer zu einer konsequenten Umsetzung der Bestimmungen geführt. Darüber hinaus war er nicht geeignet für den Umgang mit atypischen Situationen, wie derjenigen, die sich bei der 13. Tagung der Generalversammlung ergab, als diese aufgrund des Rückzugs des einzigen Kandidaten keinen Generalsekretär wählen konnte.

Auf ihrer 15. Tagung hat die Generalversammlung eine „Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ (OTIF-21004-AG 15) angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zur Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs“ (OTIF-21005-AG 15) genehmigt. Die Ordnung trat am 1. Oktober 2021 in Kraft.

Für die Ausarbeitung der Ordnung wurden die bestehende Praxis und die Vorschriften der OTIF für die

Wahl des Generalsekretärs im Lichte der besten internationalen Praxis, insbesondere der Empfehlungen des unabhängigen Aufsichtsorgans des Systems der Vereinten Nationen für die Auswahl und die Beschäftigungsbedingungen der geschäftsführenden Leiter, eingehend geprüft.

Geltungsbereich der Ordnung

Die Ordnung gilt für die Wahl des Generalsekretärs, dessen Beschäftigungsbedingungen und die Ernennung eines Generalsekretärs *ad interim*. Die Vertretung des Generalsekretärs ist jedoch nicht geregelt und sollte Teil des Personalstatuts sein. „*Ad interim*“ oder „kommissarisch“ bedeutet die Wahrnehmung der Aufgaben des Generalsekretärs während eines Zeitraums, in dem das Amt unbesetzt ist, „stellvertretend“ hingegen bedeutet die Vertretung des Generalsekretärs während seiner vorübergehenden Abwesenheit.

Amtszeit

Die Amtszeit und die mögliche Anzahl einer Wiederwahl sind im COTIF 1999 geregelt. Im Lichte der Wahl eines Generalsekretärs auf einer außerordentlichen Tagung der Generalversammlung für den Rest der Amtszeit infolge einer plötzlichen Vakanz des Amtes stellt sich die Frage nach der Anzahl der möglichen Amtszeiten jedoch neu. Es wurde beschlossen, dass eine Amtszeit von einem Jahr oder weniger bei der Amtszeitbegrenzung im Sinne des Artikels 21 § 2 COTIF nicht mitgezählt wird.

Der Wahl zugrunde liegende Prinzipien

Hier werden einige allgemeine Verhaltensgrundsätze für Mitglieder¹ und Kandidaten² festgelegt.

An erster Stelle muss das Wahlverfahren vom Wohl der Organisation, der Achtung der Würde der Kandidaten und der sie vorschlagenden Mitgliedstaaten, von Diskriminierungsfreiheit sowie von vollständiger Transparenz und Einbeziehung aller Beteiligten in allen Phasen des Verfahrens geleitet sein. Das Kriterium der „Einbeziehung aller Beteiligten“ beinhaltet zwei Aspekte:

- die Einbeziehung aller OTIF-Mitglieder während aller Phasen des Wahlprozesses: Einreichung der Bewerbungen, Kandidatenforum und Wahl in der Generalversammlung, und
- die Tatsache, dass verschiedene Personen, die unterschiedliche Visionen der Organisation vertreten, Kandidaten werden können.

Zweitens müssen die Mitglieder und Kandidaten während des

gesamten Wahlverfahrens in gutem Glauben handeln.

Drittens haben Mitglieder und Kandidaten unzulässige Beeinflussungen des Wahlverfahrens, beispielsweise durch Gewährung, Annahme oder Versprechung finanzieller oder anderer Vorteile als Gegenleistung für die Unterstützung eines Kandidaten, zu unterlassen.

Viertens dürfen Kandidaten keine Versprechungen oder Verpflichtungen zugunsten einer natürlichen oder juristischen Person öffentlicher oder privater Natur eingehen oder Anweisungen entgegennehmen und haben alle sonstigen Aktionen zu unterlassen, die die Integrität des Wahlverfahrens beeinträchtigen oder als solche wahrgenommen werden könnten.

Zu guter Letzt müssen zur Gewährleistung der Chancengleichheit aller Kandidaten für interne Kandidaten³ zusätzliche Sonderregeln festgelegt werden. So dürfen interne Kandidaten ihre Dienstreisen nicht mit Wahlkampfaktivitäten verbinden. Gleichermaßen ist Wahlwerbung unter dem Deckmantel von fachlichen Treffen oder ähnlichen Veranstaltungen zu vermeiden.

Qualifikationskriterien

Es werden Qualifikationskriterien definiert, um bei der Wahl und der Suche nach den am besten qualifizierten Kandidaten Verantwortlichkeit, Effizienz, Effektivität und Transparenz zu gewährleisten. Die Qualifikationskriterien entsprechen weitestgehend denen, die von der Generalversammlung auf ihrer 14. Tagung für die Wahl des Generalsekretärs für die Amtszeit vom 1. Januar 2022 bis

31. Dezember 2024 beschlossen wurden.

Ausschreibung des Dienstpostens

Die Wahl eines Generalsekretärs kann auf einer ordentlichen, außerordentlichen oder dringenden außerordentlichen Tagung der Generalversammlung erfolgen. Da folglich im Voraus kein Zeitplan für die Organisation der Wahl festgelegt werden kann, wird der Verwaltungsausschuss ermächtigt, die nötigen Beschlüsse zu treffen.

Der Verwaltungsausschuss beschließt das Datum der Veröffentlichung der Ausschreibung des Dienstpostens und die Ausschreibungsfrist, die mindestens zwei Monate betragen muss. Die Ausschreibung muss Angaben über die Frist für die Einreichung von Bewerbungen, die Wahlanforderungen und -verfahren, die Beschäftigungsbedingungen, die Beschreibung des Dienstpostens und den Hinweis enthalten, ob der amtierende Generalsekretär eine Wiederwahl anstrebt oder nicht.

Die Beschreibung des Dienstpostens umfasst die Beschreibung der in Artikel 21 §§ 1, 3 und 4 COTIF genannten Funktionen des Generalsekretärs, insbesondere die in § 3 Buchst. d) beschriebenen Aufgaben, sowie die Qualifikationskriterien. Die Beschreibung des Dienstpostens des Generalsekretärs dient zwei Zwecken:

- der Unterrichtung potentieller Kandidaten über die Funktionen des Generalsekretärs und
- als Grundlage für die Beantragung eines Gesundheitszeugnisses.

¹ „Mitglied“ bezeichnet die Mitgliedstaaten, regionalen Organisationen und assoziierten Mitglieder.

² „Kandidat“ bezeichnet eine Person, die zur Wahl als Generalsekretär vorgeschlagen wird.

³ „Interner Kandidat“ bezeichnet einen amtierenden Generalsekretär oder Beschäftigten des Sekretariats der OTIF, der zur Wahl vorgeschlagen wird.

Bewerbung

Der Bewerbung beizufügen sind:

- ein Anschreiben mit einer prägnanten Stellungnahme, in der die Qualifikation des Kandidaten für den Dienstposten erläutert wird;
- ein Lebenslauf;
- eine Erläuterung der Vision des Kandidaten betreffend die Prioritäten und Strategien für die Organisation;
- ein Gesundheitszeugnis.

Ferner sind in der Ordnung auch die Anforderungen an den Lebenslauf und das Gesundheitszeugnis festgelegt.

Dass die Bewerbungen über die Mitgliedstaaten eingereicht werden müssen, ist in diesem Zusammenhang eine gängige Anforderung und Praxis. Unter Berücksichtigung des Status und der Art der Aufgaben des Generalsekretärs sollte die Vertretung eines Mitgliedstaats bei der Einreichung von Bewerbungen auf vier Amtsträger beschränkt werden: Staatsoberhaupt, Regierungschef, Minister für auswärtige Angelegenheiten oder Verkehrsminister.

Formale Prüfung der Kandidaturen

Der Verwaltungsausschuss muss vorab prüfen, ob die Bewerbungen den formalen Anforderungen genügen. Dabei nehmen jedoch die Mitglieder des Verwaltungsausschusses, die einen Mitgliedstaat vertreten, der einen Kandidaten vorgeschlagen hat, nicht an der formalen Prüfung der Bewerbungen teil.

Transparenz

Gemäß der gängigen internationalen Praxis wird eine Liste der Kandidaten und der Mitgliedstaaten, die Bewerbungen eingereicht haben, auf der Website der Organisation veröffentlicht. Die Einsicht in die Bewerbungen ist dabei jedoch auf die Mitglieder beschränkt.

Kandidatenforum

In der Regel werden die Präferenzen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Kandidaten vor der Generalversammlung festgelegt, sodass sowohl den Kandidaten als auch den Mitgliedern Gelegenheit zu einem Treffen vor der Generalversammlung gegeben werden muss. Zu diesem Zweck wird ein Kandidatenforum⁴ organisiert. Dieses Forum bietet allen Kandidaten die Möglichkeit, sich und ihre Vision allen OTIF-Mitgliedern spätestens mehrere Wochen vor der Generalversammlung gleichberechtigt bekannt zu machen. Dies verschafft nicht nur allen Kandidaten mehr Sichtbarkeit, sondern auch den Mitgliedern Zeit für Überlegungen und Konsultationen vor der Wahl.

Der Verwaltungsausschuss muss das Kandidatenforum spätestens vier Wochen vor der Tagung der Generalversammlung einberufen, in der die Wahl stattfinden soll. In der Regel wird das Forum direkt vor oder nach einer anderen Tagung eines der Organe der Organisation einberufen.

Die Leitung des Kandidatenforums fällt dabei dem Vorsitz des Verwaltungsausschusses oder einer anderen vom Verwaltungsausschuss benannten Person zu.

In Anbetracht des heiklen

Charakters des Verfahrens und um die Würde der Kandidaten zu wahren und eine offenere Interaktion zwischen Kandidaten und Mitgliedern zu gewährleisten, ist die Teilnahme auf die Mitglieder beschränkt. Es darf jedoch keine Diskussion zu den abgegebenen Erklärungen oder Redebeiträgen geführt und es dürfen keine Schlussfolgerungen oder Empfehlungen dazu formuliert werden.

Wahl

Das Wahlverfahren in der Generalversammlung unterliegt deren Geschäftsordnung. Gemäß der Geschäftsordnung der Generalversammlung (OTIF-21006-AG 15) wird der Generalsekretär in geheimer Abstimmung gewählt.

Von den Kandidaten für den Posten des Generalsekretärs ist gewählt, wer die Mehrheit der Stimmen erhält. Erhält keiner der Kandidaten diese Mehrheit im ersten Wahlgang, so werden so viele Wahlgänge durchgeführt, wie nötig sind, damit nur zwei Kandidaten übrig bleiben. Nach jedem Wahlgang scheidet der Kandidat, welcher die wenigsten Stimmen erhalten hat, sowie alle, die keine Stimme erhalten haben, aus. Bei einer großen Anzahl an Kandidaten kann die Generalversammlung jedoch beschließen, dass die zwei oder mehr Kandidaten mit der geringsten Anzahl von Stimmen vom nächsten Wahlgang zusammen ausgeschlossen werden, sodass nur zwei Kandidaten übrig bleiben.

Ernennung des gewählten Generalsekretärs

Die Ernennung des Generalsekretärs wird durch ein vom Vorsitz der Generalversammlung im Namen

⁴ „Kandidatenforum“ bezeichnet eine informelle Sitzung, auf der die Kandidaten sich vorstellen und ihnen Fragen gestellt werden können.

der OTIF und vom gewählten Generalsekretär unterzeichnetes Ernennungsschreiben bestätigt.

Beschäftigungsbedingungen

Die Beschäftigungsbedingungen für den Generalsekretär (einschließlich Gehalt und sonstige Bezüge) müssen im Voraus festgelegt werden. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen des COTIF, wonach der Verwaltungsausschuss zur Überwachung der Tätigkeiten des Generalsekretärs verpflichtet ist, und der derzeitigen Praxis der Organisation wird die Festlegung der Beschäftigungsbedingungen an den Verwaltungsausschuss delegiert und muss im Personalstatut geregelt werden.

Es gibt keine Altersanforderungen oder -beschränkungen, wie z. B. ein wünschenswertes Höchst- oder Mindestalter. Ein solcher Ansatz wird auch in anderen zwischenstaatlichen Organisationen verfolgt. Die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit der Kandidaten für die Ausübung der Funktionen

des Generalsekretärs kann durch eine ärztliche Untersuchung sichergestellt werden.

Vakanz des Dienstpostens des Generalsekretärs

Der Generalsekretär ist ein Organ der Organisation, das eine Reihe wichtiger Aufgaben wahrnimmt, wie z. B. die Depositarkfunktion, die Einberufung der Ausschüsse usw. Daher darf es bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben keine Unterbrechung geben. Andererseits dauert das schnellste Verfahren zur Wahl des Generalsekretärs, wie die Praxis gezeigt hat, vom Beginn des Verfahrens bis zum Amtsantritt des erfolgreichen Kandidaten sechs Monate.

Im Falle einer plötzlichen Vakanz des Amtes des Generalsekretärs sind dringende Maßnahmen erforderlich. An dieser Stelle ist zu betonen, dass bei vorübergehender Abwesenheit des Generalsekretärs, Krankheit, Urlaub usw. die Vertretungsregeln gelten. Sollte das Amt des Generalsekretärs vor Ablauf der Amtszeit vakant werden, muss

der Verwaltungsausschuss unverzüglich einen Generalsekretär *ad interim* ernennen und die erforderlichen Vorkehrungen für die Wahl eines neuen Generalsekretärs für die verbleibende Amtszeit treffen. In der Regel wird der ranghöchste höhere Bedienstete der Organisation zum Generalsekretär *ad interim* ernannt.

Umsetzung dieser Ordnung

Der Verwaltungsausschuss muss die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zur Umsetzung der Ordnung erlassen, insbesondere in Bezug auf die Ausschreibung des Dienstpostens, das Muster für Lebensläufe, die formale Prüfung der Bewerbungen, die Organisation des Kandidatenforums, die Reisekosten der Kandidaten, die Festlegung der Beschäftigungsbedingungen und die Ernennung eines Generalsekretärs *ad interim*, wenn der Posten des Generalsekretärs vakant ist.

Die Rechtsabteilung

BESCHLUSS ZUR ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG VON RECHTSINSTRUMENTEN

Auf ihrer 15. Tagung hat die Generalversammlung einen „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zum Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ genehmigt. Die Überwachung der Umsetzung und der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF würde Aufschluss über deren Nutzung geben. Auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse würde eine Bewertung der Rechtsinstrumente der Organisation ihre Relevanz und die Notwendigkeit ihrer Überarbeitung aufzeigen.

Hintergrund

Die Bedeutung einer systematischen Überwachung und Bewertung (Evaluation) von Politik und Gesetzgebung auf nationaler und internationaler Ebene wird zunehmend anerkannt. Die auf nationaler oder internationaler Ebene erlassenen Vorschriften müssen im Laufe der Zeit relevant bleiben. Zu diesem Zweck muss ihre Anwendung beobachtet und bewertet werden. Als Ergebnis dieser Aktivitäten erweisen sich die Vorschriften entweder als effizient und wirksam oder es ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Änderung oder Aufhebung.

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999) ist ein bedeutendes zwischenstaatliches Rechtsinstrument, welches für rund fünfzig Staaten in Europa, Asien und Afrika ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht bereitstellt. Das COTIF hat die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) mit dem Ziel begründet, das internationale Eisenbahnrecht zu verwalten und weiterzuentwickeln sowie im Eisenbahnbereich effektiv und effizient zu koordinieren.

Um die Zweckmäßigkeit ihrer Rechtsvorschriften zu gewährleisten, hat die Organisation Ad-hoc-Überprüfungen durchgeführt. Bis zur 15. Tagung

der Generalversammlung hatte sich jedoch in der Organisation keine kohärente und systematische Strategie herausgebildet.

Im Hinblick auf die Aufgabe der Organisation, die Anwendung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen (Rechtsinstrumente) zu überwachen, nahm die 15. Generalversammlung den „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21002-AG 15) an und genehmigte die „Erläuternden Anmerkungen zum Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21003-AG 15). Die Generalversammlung betonte, dass gebührend darauf geachtet werden sollte, dass die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten einen Mehrwert haben und verhältnismäßig sind. Der Beschluss trat am 30. September 2021 in Kraft.

Begriffsbestimmungen

Innerhalb der einzelnen internationalen Organisationen werden verschiedene Begriffe verwendet wie „Monitoring“, „Überwachung“, „Überprüfung“, „Evaluierung“, „Einhaltung“, „Bewertung“ usw. Und selbst wenn dieselben Begriffe verwendet werden, so werden diese von den betreffenden Organisationen

mitunter unterschiedlich definiert. Dennoch sind die Unterschiede in der Terminologie weitgehend theoretisch, da sich die Begriffe überschneiden und zu ähnlichen Ergebnissen in der Praxis führen. Nichtsdestoweniger ist es notwendig, die in der OTIF verwendete Terminologie zum Zwecke der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten zu definieren.

„*Interessengruppen*“ bezeichnet natürliche oder juristische Personen, die von Rechtsinstrumenten betroffen sind oder ein berechtigtes Interesse an ihnen haben. Verschiedene Akteure sind von Rechtsinstrumenten betroffen (Fahrgäste, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber usw.) oder haben ein berechtigtes Interesse an ihnen (u. a. nationale oder internationale Verbände zur Vertretung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern usw.). Selbstverständlich sind auch die Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen von Rechtsinstrumenten betroffen und haben ein Interesse daran. Da sie aber direkt in den Entscheidungsprozess innerhalb der Organisation eingebunden sind, werden sie nicht unter den Begriff „*Interessengruppen*“ gefasst.

„*Rechtsinstrument*“ bezeichnet das Übereinkommen oder jeden anderen von den Organen der OTIF erlassenen rechtsverbindlichen oder nicht

rechtsverbindlichen Rechtsakt. Die Rechtsordnung der OTIF besteht aus verschiedenen entweder zwingenden (rechtsverbindlichen) oder nicht zwingenden (nicht bindenden) Rechtsinstrumenten. Rechtsverbindliche Instrumente sind das Übereinkommen, einschließlich seiner Anhänge und deren Anlagen, die Geschäftsordnungen der Organe, das Personalstatut usw. Zu den rechtlich nicht bindenden Instrumenten zählen verschiedene Empfehlungen, Leitfäden, die Erläuternden Bemerkungen, erläuternde Anmerkungen usw.

„*Umsetzung*“ bezeichnet eine internationale Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen, die vollständige Anwendung der Rechtsinstrumente sicherzustellen, indem diese zunächst in die jeweilige Rechtsordnung übertragen werden. Staaten sowie regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration können Parteien des Übereinkommens werden. Nach dem Völkerrecht führt der Abschluss eines Vertrages in erster Linie zu internationalen Verpflichtungen für Vertragsstaaten und Organisationen. Daher müssen die Vertragsparteien sicherstellen, dass der Vertrag in ihren internen Rechtsordnungen umgesetzt und angewendet wird. Es besteht jedoch keine rechtliche Verpflichtung, nicht zwingende oder die Funktionsweise der Organisation regelnde Instrumente in internes Recht umzuwandeln. Eine wirksame Umsetzung (im weitesten Sinne) beinhaltet auch die konkrete Anwendung von Rechtsinstrumenten vor Ort. Für die Zwecke dieses Beschlusses ist die Umsetzung jedoch eng definiert und beschränkt sich auf die formelle Aufnahme einer Vorschrift in die Rechtsordnung eines Mitgliedstaats oder einer regionalen Organisation. Dabei ist es jeder Vertragspartei des Übereinkommens vorbehalten, die spezifischen Methoden zur Aufnahme relevanter Instrumente in

ihre Rechtsordnung nach eigenem Ermessen frei zu wählen.

„*Anwendung*“ bezeichnet die Verwendung der Rechtsinstrumente in der täglichen Praxis. Die Anwendung von Rechtsinstrumenten bezieht viele verschiedene Akteure mit ein: nationale Behörden, Fahrgäste, Beförderer, Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughalter, Infrastrukturbetreiber usw.

„*Überwachung*“ bezeichnet einen kontinuierlichen und systematischen Prozess der Datenerhebung. Das Ergebnis der Überwachung sind sachliche Daten über die Umsetzung und die Anwendung von Rechtsinstrumenten. Die Überwachung bildet die Grundlage für die anschließende Bewertung.

„*Bewertung*“ bezeichnet eine Evaluierung der tatsächlichen Auswirkungen eines Rechtsinstruments oder einzelner Bestimmungen daraus. Die Bewertung soll es der Organisation und den Interessengruppen ermöglichen, festzustellen, ob die Rechtsinstrumente gut funktionieren oder ob sie verbessert, ersetzt oder aufgehoben werden müssen.

Anwendungsbereich

Der Generalsekretär muss die Umsetzung des Übereinkommens systematisch überwachen und bewerten. Die Umsetzung des Übereinkommens ist eine völkerrechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen. Wie dies geschieht, liegt jedoch in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen. So liegt es denn an den Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen, dafür zu sorgen, dass die einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens auf ihren Gebieten gültig sind und sowohl in privatrechtlichen Beziehungen

(z. B. Beförderungsvertrag) als auch vor nationalen Gerichten oder anderen öffentlichen Behörden geltend gemacht werden können. Es liegt im Interesse der Organisation, zu überwachen, ob das Übereinkommen im nationalen Recht Rechtsstatus hat und somit wirksam angewendet werden kann. Daher ist der Generalsekretär generell verpflichtet, die Umsetzung des Übereinkommens zu überwachen und zu bewerten.

Die in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF genannten Organe der OTIF oder von diesen eingerichtete Organe (mit anderen Worten alle Organe der OTIF) sind berechtigt, die Überwachung und Bewertung der Anwendung eines bestimmten, in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen daraus einzuleiten. Der Generalsekretär kann die Überwachung und Bewertung jedes Rechtsinstruments einleiten. Seine Befugnis, die Überwachung und Bewertung einzuleiten, ist somit eine allgemeine.

Die Interessengruppen haben kein formelles Recht, Überwachungs- und Bewertungsmaßnahmen einzuleiten, können aber die zuständigen Organe dazu auffordern. Grundsätzlich unterliegen alle Rechtsinstrumente der Überwachung und Bewertung. Angesichts der Breite des Rechtssystems der OTIF und der begrenzten Ressourcen der Organisation, der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisation sowie der Praktikabilität und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollte eine Überwachung und Bewertung der Anwendung von Rechtsinstrumenten jedoch von Fall zu Fall eingeleitet werden. In vielen Fällen wäre es sinnvoll und verhältnismäßig, lediglich die Anwendung spezifischer Bestimmungen eines Rechtsinstruments zu überwachen und zu bewerten, nicht aber des gesamten Rechtsinstruments.

In der Regel sollte die Überwachung und Bewertung der Anwendung eines Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen daraus frühestens drei Jahre nach seinem oder deren Inkrafttreten erfolgen. Der tatsächliche Nutzen eines Rechtsinstruments hängt von den sich aus seiner Annahme, seinem Inkrafttreten und seiner Umsetzung ergebenden Ergebnissen und Auswirkungen ab. In der Regel werden die Ergebnisse und Auswirkungen erst nach mehrjähriger Anwendung vor Ort deutlich.

Planung und Priorisierung

Der Generalsekretär erstellt für jede Initiative zur Einleitung der Überwachung und Bewertung eines Rechtsinstruments ein Konzeptpapier. In diesem Konzeptpapier werden die für die Überwachung und Bewertung erforderlichen Maßnahmen festgelegt und deren Durchführbarkeit, Finanzierbarkeit, Zeitplan und Priorität beschrieben.

Die erforderlichen und verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen sowie der vorläufige Zeitplan für die Überwachung und Bewertung sind festzulegen. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Rechtssystems der OTIF und der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen ist eine Planung und Priorisierung erforderlich, damit das Überwachungs- und Bewertungssystem wirksam umgesetzt werden kann. Ebenso wichtig ist es, alle Maßnahmen vorzusehen, die für die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten erforderlich sind, wie beispielsweise Datenerhebungsmethoden. Erst nachdem feststeht, dass die oben genannten Maßnahmen durchführbar sind, sollte mit der substanziellen Arbeit begonnen und sollten Ressourcen zugewiesen werden.

Zusammenarbeit

Die Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen müssen mit dem Generalsekretär zusammenarbeiten und alle sachdienlichen Informationen für die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten zur Verfügung stellen. Eine aktive und tatsächliche Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen, vor allem durch die rechtzeitige Vorlage umfassender Informationen, ist Voraussetzung für die Wirksamkeit des Überwachungs- und Bewertungssystems.

Der Generalsekretär bemüht sich, die betroffenen Interessengruppen wirksam in die Durchführung der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten einzubeziehen. Da Interessengruppen keine Vertragsparteien des Übereinkommens sind, kann die Generalversammlung sie nicht zur Zusammenarbeit zwingen. Da sie jedoch von vielen Rechtsinstrumenten direkt betroffen sind, liegt die Zusammenarbeit bei der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten in ihrem ureigenen Interesse.

Datenerhebung

Es sollten verschiedene quantitative und qualitative Datenquellen, einschließlich der Standpunkte der Interessengruppen, herangezogen werden. Die Datenerhebung sollte mit der Prüfung vorhandener, verfügbarer Informationen beginnen. Die Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der erhaltenen Daten sollte geprüft werden.

Es sollten verschiedene Datenquellen verwendet werden, wie z. B. Berichte, wissenschaftliche Literatur, Rechtsprechung sowie von Mitgliedstaaten, regionalen Organisationen und/oder Interessengruppen durchgeführte Erhebungen. Eine der wichtigsten

Informationsquellen über die rechtliche Auslegung und die Anwendung des Übereinkommens ist die Rechtsprechung oder die Rechtspraxis.

Zu den von der OTIF betroffenen Interessengruppen gehören unter anderem Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter sowie die sie vertretenden Verbände. Ihre Erfahrungen, ihr Fachwissen und ihre Perspektiven sind wertvoll als primäre Informationsquelle für die praktische Anwendung von Vorschriften. Die Zusammenarbeit zwischen der OTIF und ihren Interessengruppen ist entscheidend, wenn das Rechtssystem der OTIF seinen vollen Nutzen entfalten soll. Das Wissen über die praktische Anwendung und die Beiträge der Beteiligten sind von entscheidender Bedeutung für die Gestaltung, Überwachung und Bewertung des Rechtssystems der OTIF. Genauso wichtig ist es jedoch, sicherzustellen, dass die Vorschriften für die Nutzer so zweckdienlich wie möglich bleiben. Die vielfältigen und teilweise unterschiedlichen Interessen der am internationalen Eisenbahnverkehr Beteiligten sind allgegenwärtig. Es ist unerlässlich, diese unterschiedlichen Interessen zu ermitteln und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um negative Auswirkungen auf die Qualität der Daten und damit der Ergebnisse zu vermeiden.

Die Erhebung und Zusammenstellung von Daten sollte keinen übermäßigen Verwaltungsaufwand mit sich bringen, sondern auf das absolut Notwendige beschränkt bleiben. Die Mitgliedstaaten, regionalen Organisationen und die internationalen Organisationen und Verbände sammeln viele Informationen, sodass sich die OTIF in erster Linie auf relevante Daten stützen sollte, die bereits verfügbar sind. In diesem Zusammenhang ist es daher wichtig zu wissen,

was bereits vorhanden ist, um Doppelarbeit und unnötige Datenerfassungsmaßnahmen zu vermeiden.

Das Fehlen kritischer Daten kann dazu führen, dass die Evaluierung verschoben wird.

Bewertung und Follow-up

Im Rahmen der Bewertung ist die aktuelle Situation zu beschreiben, insbesondere die Umsetzung und Anwendung eines Rechtsinstruments in der Praxis. Zu evaluieren sind der Umsetzungsgrad eines Rechtsinstruments, seine Angemessenheit, Wirksamkeit und Kohärenz.

Die Angemessenheit eines Rechtsinstruments wird bestimmt als das Verhältnis zwischen den aktuellen Anforderungen/Problemen im internationalen Eisenbahnverkehr und den Zielen eines Instruments. Anforderungen und Probleme können sich im Laufe der Zeit ändern, wodurch sich auch die Angemessenheit eines Rechtsinstruments entsprechend ändern kann. Wenn ein Instrument nicht angemessen ist, besteht keine Notwendigkeit, seine Wirksamkeit

und Kohärenz zu bewerten.

Ein Rechtsinstrument ist wirksam, wenn es die angestrebten Ergebnisse erzielt. Die Effektivität eines Rechtsinstruments wird als das Verhältnis von Kosten und Nutzen bestimmt. Die Kosten sollten in Bezug auf den Nutzen im Verhältnis stehen. Der Nutzen von Rechtsinstrumenten kann finanziell messbar sein oder nicht (d. h. entweder er kann in einen Geldwert umgerechnet werden oder nicht). Allerdings muss auch der nichtfinanzielle Nutzen, z. B. größere Transparenz oder Rechtssicherheit, gemessen werden.

Kein Instrument befindet sich in einem rechtsleeren Raum; viele verschiedene Rechtsinstrumente sind innerhalb des Rechtssystems der OTIF und mit anderen Vorschriften verknüpft. Die Bewertung der Kohärenz beinhaltet die Prüfung, wie gut (oder schlecht) verschiedene Aktionen zusammenwirken. Die Kohärenz kann sowohl intern als auch nach außen bestehen. Bei der Prüfung der internen Kohärenz wird geschaut, wie die verschiedenen Komponenten des Rechtssystems der OTIF zusammenwirken. Bei der Prüfung der externen Kohärenz

kann die Einhaltung anderer internationaler Rechtsinstrumente, wie beispielsweise derjenigen der OSShD, überprüft werden.

Die Ergebnisse der Überwachung und Bewertung eines Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen haben keine Auswirkungen auf seinen oder ihren Rechtsstatus. Der Rechtsstatus einer Bestimmung kann nur nach den vom COTIF vorgeschriebenen oder von den zuständigen Organen der OTIF festgelegten formalen Verfahren geändert werden.

Eine abgeschlossene Überwachung und Bewertung sollte klare Informationen über die Wirksamkeit, Effizienz und Angemessenheit der Rechtsinstrumente liefern und Schwachstellen und andere Mängel sowie Stärken und bewährte Verfahren aufdecken. Es müssen geeignete Folgemaßnahmen ermittelt werden, wie z. B. die Verbreitung bewährter Verfahren oder die Einleitung eines förmlichen Überarbeitungsverfahrens usw.

Die Rechtsabteilung

ADDENDA 1 BIS 3 ZUM „LEITFADEN ZU VERTRAGSHANDLUNGEN AUFGRUND DES COTIF“

Der 2017 veröffentlichte „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“ soll den OTIF-Mitgliedern als Unterstützung dienen sowie für Klarheit in Bezug auf die rechtlichen Anforderungen und Transparenz bei der Depositärpraxis sorgen. 2021 wurden die ersten drei Addenda herausgegeben.

Im Jahr 2017 veröffentlichte der Generalsekretär den von der Rechtsabteilung ausgearbeiteten Leitfaden, um die Verfahren zu erleichtern und zu beschleunigen, die für das Inkrafttreten von Änderungen des Übereinkommens und seiner Anhänge oder für das Inkrafttreten anderer Vertragsakte erforderlich sind. Zur Klärung einiger weiterer Depositärpraktiken und -anforderungen hat die Rechtsabteilung drei Addenda ausgearbeitet.

Addendum 1 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF betreffend Linien zur See oder auf Binnengewässern

Dieses Addendum verdeutlicht die Anforderungen und die auf der Grundlage des Übereinkommens entwickelte Praxis in Bezug auf die Frage, wann CIV- und CIM-Linien zur See oder auf Binnengewässern eingetragen werden können und wann eine solche Eintragung wirksam wird.

Gemäß Artikel 24 § 3 COTIF 1999 können die Mitgliedstaaten dem Generalsekretär jederzeit ihre Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Linien zur See oder auf Binnengewässern übermitteln. Der Generalsekretär teilt allen Mitgliedstaaten die Eintragung oder Streichung einer Linie mit.

Gemäß Artikel 24 § 5 COTIF 1999 wird die Eintragung von Linien zur

See oder auf Binnengewässern nach Ablauf eines Monats ab dem Datum der Mitteilung ihrer Eintragung durch den Generalsekretär wirksam. Gemäß Artikel 24 § 5 COTIF 1999 wird die Streichung der Linien zur See oder auf Binnengewässern nach Ablauf von drei Monaten ab dem Datum der Mitteilung der Streichung durch den Generalsekretär wirksam, mit Ausnahme bereits begonnener Beförderungen, die beendet werden müssen.

In der Praxis der OTIF können die Mitgliedstaaten, die die Eintragung oder Streichung von Linien zur See oder auf Binnengewässern beantragen, den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Eintragung und/oder der Streichung festlegen, vorausgesetzt, dieser Zeitpunkt liegt nicht vor dem in Artikel 24 § 5 COTIF 1999 vorgesehenen Zeitpunkt. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Zeit berücksichtigen, die das Sekretariat für den Versand der entsprechenden Depositärmitteilungen benötigt (in der Regel mindestens einen Monat).

Addendum 2 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF betreffend den Beitritt zum COTIF 1999 mit dem Vorbehalt, die ER CIV und/oder ER CIM nur auf einen Teil des Eisenbahnnetzes des Mitgliedstaates anzuwenden

In diesem Addendum wird

klargestellt, dass jeder Staat, der dem Übereinkommen mit dem Vorbehalt beitreten will, die ER CIV und/oder ER CIM nur auf einen Teil seines Eisenbahnnetzes anzuwenden, in der Beitrittsurkunde oder den begleitenden amtlichen Dokumenten das mit den ER CIV und/oder ER CIM vergleichbare Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Personen und/oder Gütern auf der Schiene angeben muss, dem er beigetreten ist. Darüber hinaus werden in diesem Addendum auch die Rechtsfolgen für den Fall erläutert, dass ein Mitgliedstaat nicht mehr Vertragspartei eines solchen Übereinkommens ist.

Jeder Staat, der einen Antrag auf Eintragung eines Vorbehalts gemäß Artikel 1 §§ 6 und 7 der ER CIV und/oder Artikel 1 §§ 6 und 7 der ER CIM stellt, muss in der Beitrittsurkunde oder den begleitenden amtlichen Dokumenten das mit den ER CIV und/oder ER CIM vergleichbare Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Personen und/oder Gütern auf der Schiene angeben, dem er beigetreten ist. Dabei ist zu beachten, dass der Vorbehalt außer Kraft tritt, wenn seine Voraussetzung wegfällt, d. h. wenn der betreffende Staat nicht mehr Vertragspartei des Übereinkommens ist, das diese Sonderregelung rechtfertigt.

Addendum 3 zum Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF betreffend den authentischen Text und die beglaubigten Abschriften des COTIF 1999 und seinen Änderungen

Dieses Addendum befasst sich mit der Frage der authentischen Texte und der beglaubigten Abschriften des COTIF und der von der Generalversammlung oder dem Revisionsausschuss angenommenen Änderungen des COTIF.

Die authentische Fassung des

COTIF 1999 ist die Urschrift des Änderungsprotokolls, das dem Schlussdokument der 5. Tagung der Generalversammlung beigelegt ist und von den Mitgliedstaaten unterzeichnet wurde. Von dieser Urschrift sind beglaubigte Abschriften anzufertigen, ausgenommen die Seiten mit den Unterschriften. Am authentischen Text sind keine Korrekturen von Fehlern vorzunehmen.

Der authentische Text der von der Generalversammlung oder dem Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen des COTIF 1999 ist der vom Generalsekretär in Anwendung der Artikel 34 § 1

und 35 § 1 des COTIF 1999 mitgeteilte Text. Am authentischen Text sind keine Korrekturen von Fehlern vorzunehmen. Im Falle von Änderungen an verschiedenen Teilen des Übereinkommens ist jedes Änderungspaket (z. B. am Grundübereinkommen oder an spezifischen Anhängen usw.) gesondert zu beglaubigen, wie dies auch bei den Depositarmitteilungen zu angenommenen Änderungen der Fall ist.

Die Rechtsabteilung

58. TAGUNG DES UN- EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (Genf, 28. Juni bis 2. Juli 2021)

Die 58. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die erste Sitzung des Bienniums 2021/2022. Die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses fließen in die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften ein und bilden die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse später in die Ausgaben 2025 des RID, des ADR und des ADN übernommen. Traditionell werden bei der ersten Tagung des Bienniums nur wenige Entscheidungen getroffen, jedoch werden die Arbeitsschwerpunkte des Bienniums erkennbar.

Wegen der andauernden Reisebeschränkungen und der geltenden Quarantänebestimmungen fand die 58. Tagung des UN-Expertenunterausschusses vom 28. Juni bis 2. Juli 2021 unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) wiederum in Form einer Videokonferenz statt, bei der 27 Staaten, 5 Regierungsorganisationen und 29 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. 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.

Klassifizierung

Elektronische Sprengkapseln der UN-Nummern 0511, 0512 und 0513

In die Ausgabe 2021 des RID/ADR/ADN wurden in Anpassung an die 22. Ausgabe der UN-Modellvorschriften drei neue UN-Nummern für elektronische Sprengkapseln

(UN-Nummern 0511, 0512 und 0513) aufgenommen. Zuvor wurden solche Sprengkapseln den UN-Nummern für elektrische Sprengkapseln (UN 0030, UN 0255 und UN 0456) zugeordnet, für die dieselben Vorschriften in Bezug auf die Verpackung und die Gewichtsbeschränkungen gelten.

Es hat sich herausgestellt, dass diese neuen UN-Nummern noch nicht in allen Teilen der Welt angewendet werden oder dass längere Übergangsvorschriften vorgesehen werden. Auch verschiedene RID/ADR/ADN-Vertragsstaaten räumen eine Übergangsfrist ein, um eine Neukennzeichnung von Lagerware zu vermeiden.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, den Übergangszeitraum für die Anwendung dieser neuen UN-Nummern bis 30. Juni 2025 zu verlängern. Zumindest im Geltungsbereich des RID/ADR/ADN kann diese Entscheidung nicht ohne weiteres umgesetzt werden, weil die Anwendung dieser neuen UN-Nummern bereits seit 1. Juli 2021 vorgeschrieben ist. Auch der Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung hilft nur bedingt weiter, weil diese nur in den Unterzeichnerstaaten und nur bedingt im internationalen Verkehr

angewendet werden kann.

UN-Nummer 1010

In der Ausgabe 2021 des RID/ADR/ADN wurde auf Antrag Spaniens aus Gründen der Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften die Benennung der UN-Nummer 1010 geändert in: „BUTADIENE, STABILISIERT oder BUTADIENE UND KOHLENWASSERSTOFF, GEMISCH, STABILISIERT mit mehr als 40 % Butadienen“. Die bisherige im RID/ADR/ADN verwendete Benennung (BUTADIENE, STABILISIERT oder BUTADIENE UND KOHLENWASSERSTOFF, GEMISCH, STABILISIERT, das bei 70 °C einen Dampfdruck von nicht mehr als 1,1 MPa (11 bar) hat und dessen Dichte bei 50 °C den Wert von 0,525 kg/l nicht unterschreitet) enthielt keine Anforderung an den Mindestgehalt an Butadienen im Gemisch mit Kohlenwasserstoff.

Der europäische Chemieverband (CEFIC) hat nun festgestellt, dass diese Änderung erhebliche Auswirkungen auf die chemische Industrie in Europa hat, weil die Hälfte der in Europa verkauften Produkte mit dieser UN-Nummer einen Butadienanteil zwischen 20 und 40 % aufweisen. Die Anforderungen an den Dampfdruck

und die Dichte, die in der bisherigen für den Landverkehr verwendeten Benennung festgelegt waren, werden hingegen von allen Produkten erfüllt. Die neue Benennung führt nun dazu, dass vor jedem Versand der Butadiengehalt festgestellt werden muss. Liegt der Butadiengehalt unter 40 %, muss anstelle der UN-Nummer 1010 nun die UN-Nummer 1965 (Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, n.a.g.) oder 3161 (Verflüssigtes Gas, entzündbar, n.a.g.) verwendet werden. Diese Zuordnung zu einer anderen UN-Nummer führt jedoch nicht zu strengeren Beförderungsbedingungen. Hingegen könnte diese unterschiedliche Zuordnung abhängig vom Butadiengehalt bei einem Zwischenfall zu Irritationen bei den Einsatzkräften führen, weil die beiden genannten UN-Nummern die spezifische Gefahr von Butadien (z. B. krebserregender Stoff) nicht mehr widerspiegeln.

In seinem Antrag, die Benennung der UN-Nummer 1010 in den UN-Modellvorschriften zu ändern, erinnerte CEFIC an ein Dokument des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) aus dem Jahre 2003, in dem auf diese Probleme bereits hingewiesen wurde und der damals dazu führte, dass die seinerzeitige für die UN-Modellvorschriften beschlossene Änderung der Benennung für die UN-Nummer 1010 nicht in das RID/ADR/ADN übernommen wurde. Die UIC hatte in ihrem Antrag darauf hingewiesen, dass der in der RID/ADR/ADN-Benennung festgelegte Dampfdruck und die Dichte wichtige Parameter für die Feststellung des Prüfdrucks und des Füllungsgrades von Tanks seien, was insbesondere bei der wechselweisen Verwendung von Tanks von Bedeutung sei. Auch damals vertrat die europäische chemische Industrie die Ansicht, dass aus Sicherheitsgründen für Konzentrationswerte von weniger

als 40 % Butadienen ebenfalls eine Stabilisierung vorgeschrieben werden sollte.

Der Antrag der chemischen Industrie, in der UN-Nummer 1010 den Mindestgehalt an Butadienen von 40 % auf 20 % zu reduzieren, wurde mit großer Mehrheit angenommen. Die bis zur Ausgabe 2021 des RID/ADR/ADN geltenden Grenzwerte für den Dampfdruck und die Dichte wurden in einer Sondervorschrift aufgenommen, auf die gegebenenfalls bei der nächsten Tagung noch einmal zurückgekommen werden kann.

Die Niederlande hatten bereits zuvor die multilateralen Sondervereinbarungen RID 4/2021, M338 für das ADR und M030 für das ADN initiiert, mit denen der Zustand vor der Ausgabe 2025 des RID/ADR/ADN wiederhergestellt werden soll und die von mehreren Mitgliedstaaten unterzeichnet wurden.

UN 2426 Ammoniumnitrat

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde ein Antrag Spaniens angenommen, die Benennung und Beschreibung der UN-Nummer 2426 im RID/ADR/ADN an diejenige in den UN-Modellvorschriften anzupassen. Spanien hatte den Auftrag erhalten, die im IMDG-Code in der Spalte 17 der Gefahrgutliste enthaltenen Bedingungen und die Bedingungen der Sondervorschrift 644 des RID/ADR/ADN dem UN-Expertenunterausschuss zur Beratung vorzulegen, damit sie gegebenenfalls für alle Verkehrsträger zur Anwendung kommen.

Spanien richtete daher an den UN-Expertenunterausschuss die Frage, ob folgende Bedingungen in die UN-Modellvorschriften aufgenommen werden sollten:

- Beschränkung des Ammoniumnitrat-Gehalts in der

Lösung auf 93 %,

- Festlegung eines Mindestgehalts an Wasser von 7 %,
- Festlegung einer höchstzulässigen Beförderungstemperatur von 140 °C,
- Begrenzung des Gehalts an brennbaren Stoffen auf 0,2 %,
- Begrenzung des Gehalts an Chlor,
- Begrenzung des pH-Wertes der wässrigen Lösung.

Während die Explosivstoff-Arbeitsgruppe keine Einwände gegen die Aufnahme dieser Bedingungen vorbrachte, wies Belgien in der Diskussion darauf hin, dass die in der Spalte 17 der Gefahrgutliste des IMDG-Codes zum jeweiligen gefährlichen Gut aufgeführten Eigenschaften und Bemerkungen derzeit völkerrechtlich nicht verbindlich seien.

Spanien wird der nächsten Tagung des UN-Expertenunterausschusses einen überarbeiteten Antrag vorlegen, in dem auch insbesondere auf die vorgeschlagenen pH-Werte näher eingegangen wird.

UN-Nummer 3536

Erneut wurde der UN-Expertenunterausschuss mit einem Antrag zur UN-Nummer 3536 (LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTER-BEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT, Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien) befasst. In der Sondervorschrift 389, die der UN-Nummer 3536 zugeordnet ist, wird festgelegt, dass in Güterbeförderungseinheiten eingebaute Lithiumbatterien dazu dienen, elektrische

Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen. Es wird auch geregelt, wie die Güterbeförderungseinheit ausgerüstet sein muss. Gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 ist eine Güterbeförderungseinheit ein Fahrzeug, ein Wagen, ein Frachtcontainer, ein Tankcontainer, ein ortsbeweglicher Tank oder ein MEGC. Der IMDG-Code fordert in seiner Begriffsbestimmung von Frachtcontainer, dass dieser nach dem Internationalen Übereinkommen über sichere Container (CSC) von 1972 in der jeweils geltenden Fassung zugelassen sein muss.

Diese Vorschriftenlage wird im Seeverkehr zuweilen so ausgelegt, dass Container, die Energiespeichersysteme mit Lithiumbatterien enthalten und nicht nach dem CSC zugelassen sind, nicht zur Beförderung angenommen werden dürfen.

Deutschland richtete an den UN-Expertenunterausschuss deshalb die Frage, ob für Container mit Lithiumbatterien, die der UN-Nummer 3536 zugeordnet sind, die Anforderungen des CSC gelten. Sollte diese Frage bejaht werden, müsste diskutiert werden, welcher UN-Nummer solche Energiespeichersysteme zugeordnet werden können, wenn sie die Anforderungen des CSC nicht erfüllen, und ob die Anforderungen des CSC auch im Landverkehr erfüllt werden müssen.

Die meisten Delegationen vertraten die Ansicht, dass Container mit Energiespeichersystemen nicht dem CSC entsprechen müssen. Dies sollte entweder in der Sondervorschrift 389 oder durch eine Änderung der offiziellen Benennung für die Beförderung klargestellt werden. Deutschland erklärte sich bereit, der nächsten Tagung einen Antrag zu unterbreiten, der den

vorgebrachten Kommentaren Rechnung trägt.

Neue UN-Nummer für Chlorphenole

Für Chlorphenole existieren in den Gefahrgutvorschriften die UN-Nummern 2020 und 2021, die der Klasse 6.1 zugeordnet sind. Es hat sich herausgestellt, dass verschiedene Chlorphenole neben giftigen auch ätzende Eigenschaften aufweisen, die darüber hinaus als vorherrschende Gefahr gelten. Da die UN-Nummern 2020 und 2021 die Ätzwirkung nicht widerspiegeln, schlug Deutschland vor, neue UN-Nummern für Chlorphenole mit der Hauptgefahr der Klasse 8 und der Nebengefahr der Klasse 6.1 vorzusehen.

Verschiedene Experten unterstützten die Notwendigkeit der Aufnahme neuer Eintragungen. Es wurden jedoch folgende Punkte hervorgehoben, die Deutschland in einem überarbeiteten Antrag berücksichtigen wird:

- Die offizielle Benennung für die Beförderung sollte nicht mit derjenigen der UN-Nummern 2020 und 2021 identisch sein,
- anhand von Daten sollte nachgewiesen werden, für welche Isomere von Chlorphenol diese neuen Eintragungen gelten sollen,
- die zugeordneten Beförderungsvorschriften sollten überprüft werden,
- mögliche Überschneidungen mit der UN-Nummer 3155 (Pentachlorphenol) sollten geprüft werden.

Lithiumbatterien

Die von Lithiumbatterien ausgehenden Gefahren hängen

hauptsächlich mit der Menge des in ihnen enthaltenen Lithiums und des verwendeten Elektrolyten zusammen. Die Sondervorschrift 188 enthält Bedingungen, unter denen Lithiumbatterien von den Gefahrgutvorschriften freigestellt sind. Während in dieser Sondervorschrift für Lithium-Metall-Batterien ein Grenzwert auf der Grundlage der Lithiummasse festgelegt wurde, wurde für Lithium-Ionen-Batterien ein Grenzwert auf der Grundlage der Nennenergie in Wattstunden (Wh) als praktikablere Lösung angesehen. Bei der Erarbeitung der Sondervorschrift 188 stützte man sich auf Batterien, die in Mobiltelefonen, Notebooks oder Elektrowerkzeugen eingesetzt werden, wobei 20 Wh für Zellen und 100 Wh für Batterien festgelegt wurden.

Die Batterieindustrie wies den UN-Expertenunterausschuss darauf hin, dass sich die Technologie seither sehr stark weiterentwickelt habe und dass Lithiumbatterien mit der gleichen Menge an aktiven Substanzen mehr Energie bereitstellen könnten. Beispielsweise habe sich die Masse einer Zelle mit einer Nennenergie von 20 Wh halbiert, was dazu geführt habe, dass einzellige Batterien, die für Mobiltelefone verwendet werden, eine Nennenergie von etwas mehr als 20 Wh und Batterien in Elektrowerkzeugen eine Nennenergie von mehr als 100 Wh aufweisen. Die Freistellungsvorschriften der Sondervorschrift 188 könnten für diese Batterien folglich nicht mehr angewendet werden. Die Batterieindustrie schlug vor, den Grenzwert von Zellen auf 30 Wh und den Grenzwert von Batterien auf 150 Wh anzuheben.

Der UN-Expertenunterausschuss vertrat die Ansicht, dass der technische Fortschritt bei Lithium-Ionen-Zellen und die Erhöhung der Energiedichte nicht als Beweis für

einen sichereren Transport dienen können. Mehrere Staaten wiesen darauf hin, dass der kritische Wert die Nennenergie und nicht die Masse sei. Die Batterieindustrie kündigte einen erneuten Antrag mit einer ausführlichen Begründung an.

Verpackung

Verpackungsanweisung LP 903

Die Verpackungsanweisung LP 903 regelt die Verpackung von Lithiumbatterien in Großverpackungen. Momentan darf in einer Großverpackung nur eine einzelne Batterie und ein einzelnes Gerät, das Lithiumbatterien enthält, verpackt werden. Für die Verpackungsanweisung LP 906, welche die Verpackung von beschädigten oder defekten Lithiumbatterien in Großverpackungen regelt, wurde im vergangenen Biennium hingegen beschlossen, Großverpackungen auch für mehrere beschädigte oder defekte Batterien oder Geräte, die Lithiumbatterien enthalten, zuzulassen. Für die zusätzlichen Prüfanforderungen an solche Großverpackungen wurde als ergänzendes Kriterium die höchste Anzahl an Batterien und Ausrüstungen, der höchste Gesamtenergiegehalt der Batterien und die Anordnung innerhalb des Versandstücks, einschließlich der Abtrennungen und der Schutzvorrichtungen der Teile, aufgenommen. Diese Änderung wird für das RID/ADR/ADN mit der Ausgabe 2023 in Kraft treten.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Anzahl von batteriebetriebenen Kraftfahrzeugen und der rasant ansteigenden Produktion von Lithiumbatterien beantragte die Batterieindustrie, die Verpackungsanweisung LP 903 auch für mehrere Batterien zuzulassen. Sie vertrat die Ansicht, dass Großverpackungen

mit mehreren Lithiumzellen und -batterien, die ordnungsgemäß voneinander isoliert sind, kein größeres Risiko darstellen als zahlreiche kleinere Verpackungen, die die gleiche Anzahl von Zellen enthalten und auf einer Palette gestapelt sind. Die Verwendung einer Großverpackung anstelle zahlreicher kleinerer Verpackungen trage zur Sicherheit bei, da die notwendige Handhabung mehrerer kleiner Verpackungen durch die mechanische Handhabung einer einzigen Großverpackung ersetzt wird. Darüber hinaus könnte die Anzahl von Beförderungen reduziert werden.

Viele Experten unterstützten zwar die generelle Intention des Antrags, waren jedoch der Ansicht, dass weitere Arbeiten zur Klärung der Verantwortlichkeiten und der Prüfvorschriften für solche Großverpackungen erforderlich sind. Die Batterieindustrie sicherte zu, ihren Antrag weiterzuentwickeln.

Erhöhung der begrenzten Mengen für nicht entzündbare, nicht giftige Gase

Der Verband für die sichere Beförderung gefährlicher Gegenstände (COSTHA) beantragte, den momentanen Grenzwert für die Beförderung von nicht entzündbaren, nicht giftigen Gasen in begrenzten Mengen von derzeit 120 ml je Innenverpackung auf 1 000 ml zu erhöhen, wobei die Gesamtbruttomasse des Versandstücks (30 kg) unverändert bleibt. Begründet wurde dieser Vorschlag damit, dass die Sondervorschrift 653 des RID/ADR/ADN bereits für vier verdichtete Gase höhere Freistellungsgrenzen vorsieht. Darüber hinaus wurde argumentiert, dass für Druckgaspackungen, die nicht entzündbare, nicht giftige Gase enthalten, bereits ein Grenzwert von einem Liter angegeben ist,

obwohl Druckgaspackungen weniger widerstandsfähig als Gasflaschen sind.

Der Antrag wurde von vielen Experten im Grundsatz begrüßt. Es wurden jedoch Bedenken hervorgebracht, für verdichtete Gase dieselben Grenzwerte wie für Druckgaspackungen zu übernehmen, ohne gleichzeitig eine Begrenzung des Drucks vorzusehen. Darüber hinaus sahen einige Experten die Notwendigkeit, dass bei einer Erhöhung des Grenzwertes die Vorschriften für den Bau und die Prüfung von Druckgefäßen des Kapitels 6.2 eingehalten werden müssten und deshalb auch Änderungen in Kapitel 3.4 (Begrenzte Mengen) in Bezug auf die Anwendbarkeit der Vorschriften des Kapitels 6.2 erforderlich seien. COSTHA wird seinen Antrag auf der Grundlage dieser Diskussion überarbeiten.

Kriterium der Nichtbrennbarkeit

Die Verpackungsanweisungen für Lithiumbatterien in Kapitel 4.1 des RID/ADR/ADN enthalten die Forderung, dass „die Nichtbrennbarkeit in Übereinstimmung mit einer Norm festgestellt werden muss, die in dem Land, in dem die Verpackung ausgelegt oder hergestellt wird, anerkannt ist“. Diese Anforderung kann so interpretiert werden, dass die Nichtbrennbarkeit der gesamten Verpackung festgestellt werden muss. Belgien äußerte jedoch die Vermutung, dass sich die Beurteilung der Nichtbrennbarkeit nur auf das verwendete Wärmedämmmaterial und Polstermaterial bezieht.

Diese Interpretation wurde vom UN-Expertenunterausschuss bereits bei seiner letzten Tagung bestätigt. Die Aufnahme eines beispielhaften Verweises auf die Norm ISO 1182, mit der die Nichtbrennbarkeit festgestellt

werden kann, fand jedoch vorerst keine Mehrheit, weil diese Norm keine Akzeptanzkriterien für die Nichtbrennbarkeit enthält und diese in jedem Verweis auf diese Norm zusätzlich aufgeführt werden müssten. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass auch in den Verpackungsanweisungen für andere gefährliche Güter, in denen auf die Nichtbrennbarkeit Bezug genommen wird, auf diese Norm verwiesen werden müsste. Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, auf die Frage zurückzukommen, wie in den Fällen zu verfahren ist, wenn sich das Land, in dem die Zulassung der Verpackung erfolgt, von demjenigen Land unterscheidet, in dem die Verpackung ausgelegt oder hergestellt wird.

Verwendung von Recycling-Kunststoffen

Die weltweiten Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt (z. B. „Green Deal“ der Europäischen Kommission) haben auch Auswirkungen auf die Produktion von Kunststoffverpackungen. Die von der Europäischen Kommission eingeführte neue Abgabe auf Verpackungen aus nicht recyceltem Kunststoff führt dazu, dass Hersteller und Verwender von Kunststoffverpackungen ihre traditionellen Produktionsverfahren ändern müssen. Es werden Wege gesucht, die Menge von nicht recycelten neuen Kunststoffen zu reduzieren und den Anteil an recycelten Kunststoffen in den Produktionsprozessen zu erhöhen. Dies wirkt sich auch auf die Hersteller und Verwender von Kunststoffverpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter aus.

Bereits im letzten Biennium war festgestellt worden, dass die UN-Modellvorschriften zwar Vorschriften für die Verwendung

von Recycling-Kunststoffen in bestimmten Einzelfällen enthalten, Vorschriften für die allgemeine Verwendung von Recycling-Kunststoffen jedoch fehlen. Auf der anderen Seite wurde aber auch festgestellt, dass in den Bauvorschriften für Verpackungen an verschiedenen Stellen die Formulierung „aus geeignetem Kunststoff“ verwendet wird, was die Verwendung von Recycling-Kunststoffen nicht ausschließt. Es wurde beschlossen, auf die Thematik in diesem Biennium zurückzukommen, um aus Gründen des Umweltschutzes die Recyclingquote für Gefahrgutverpackungen zu erhöhen.

Belgien machte in einem Dokument an den UN-Expertenunterausschuss darauf aufmerksam, dass in den UN-Modellvorschriften das Paradox besteht, dass Recycling-Kunststoffe aus gut kontrollierten Quellen die in der Begriffsbestimmung von „Recycling-Kunststoff“ in Abschnitt 1.2.1 definierten Qualitätsparameter erfüllen müssen, während für „geeignete Kunststoffe“, die auch Recycling-Kunststoffe aus Haushaltssammlungen sein können, keine Anforderungen in Bezug auf die Prüfung der Spezifikationen dieser Stoffe bestehen. Darüber hinaus sehen die Kennzeichnungsvorschriften für Verpackungen nur für Recycling-Kunststoffe, nicht jedoch für „geeignete Kunststoffe“ eine besondere Kennzeichnung („REC“) vor.

Die Anforderungen an die Verwendung von Recycling-Kunststoffen, die nicht der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 entsprechen (d. h. geeignete Kunststoffe), werden von den zuständigen Behörden und Prüfstellen recht unterschiedlich ausgelegt. Einige wählen den sicheren Weg und erlauben die Verwendung nur unter sehr strengen Auflagen

(z. B. durch Ausnahmeregelungen für die Verwendung auf nationaler Ebene). Andere machen von den in den UN-Modellvorschriften vorgesehenen Ausnahmen Gebrauch (z. B. Verwendung des Buchstabens „W“ in der Kennzeichnung gemäß Unterabschnitt 6.1.2.4) und lassen diese Verpackungen für die internationale Beförderung zu. Wieder andere lassen diese Verpackungen ähnlich wie Verpackungen aus Neumaterial zu und erlauben auch diese Verpackungen für den internationalen Transport.

Vor dem Hintergrund, dass die Verwendung von Recycling-Kunststoffen für die Herstellung von Gefahrgutverpackungen zunehmen wird, beschloss der UN-Expertenunterausschuss, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit folgenden Fragen befassen soll:

- Sollte der Begriff „geeignete Kunststoffe“ klarer definiert werden?
- Muss abhängig von einer eventuellen Definition des Begriffs „geeignete Kunststoffe“ auch die Begriffsbestimmung für „Recycling-Kunststoff“ überarbeitet werden?
- Reicht ein rein leistungsbezogener Ansatz auf der Grundlage von Baumusterprüfungen aus, um festzustellen, ob ein Recycling-Kunststoff geeignet ist, oder sollten Kriterien für das Ausgangsmaterial herangezogen werden?
- Sollten alle Arten von Kunststoffverpackungen für gefährliche Güter im Hinblick auf die Verwendung von Rezyklaten als gleichwertig betrachtet werden oder ist ein Ansatz auf der Grundlage der Art der Verpackung vorzuziehen? Ist darüber hinaus

ein Ansatz zu bevorzugen, der sich nach dem Inhalt richtet, für den diese Verpackungen bestimmt sind (z. B. fester oder flüssiger Inhalt)?

- Müssen alle Verpackungen aus Recycling-Kunststoff gekennzeichnet werden, um sie von Verpackungen aus Neuware zu unterscheiden?
- Sollte die generelle Verwendung von Recycling-Kunststoffen für die Herstellung von Verpackungen für den internationalen Gefahrguttransport in den UN-Modellvorschriften geregelt werden oder sollte dies der Verantwortung der verschiedenen zuständigen Behörden unterliegen?

Diese Arbeitsgruppe könnte auch wichtige Hinweise für die ISO-Arbeitsgruppe liefern, die momentan die Norm ISO 16103:2005 (Verpackung – Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter – Recycling-Kunststoffe) überarbeitet.

Ortsbewegliche Tanks

Verzicht auf die innere Untersuchung

In den Absätzen 6.7.2.19.5 und 6.7.3.15.5 des RID/ADR werden die Prüfungen beschrieben, die im Rahmen der wiederkehrenden 2,5-Jahre-Zwischenprüfung von ortsbeweglichen Tanks durchzuführen sind. Bei ortsbeweglichen Tanks, die für die Beförderung eines einzigen Stoffes vorgesehen sind, kann die alle zweieinhalb Jahre vorzunehmende innere Untersuchung entfallen oder durch andere, von der zuständigen Behörde oder der von ihr bestimmten Stelle festgelegte Prüfverfahren ersetzt werden.

Bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses hatte

Deutschland die Frage gestellt, wer den Verzicht auf die innere Untersuchung gewähren darf und wie dies umgesetzt werden kann (z. B. im Rahmen der Baumusterzulassung des Tanks oder durch die Prüfstelle bei der Zwischenprüfung). Dabei wurden zwei Optionen herausgearbeitet:

- Auf die innere Untersuchung im Rahmen der Zwischenprüfung kann verzichtet werden, wenn der ortsbewegliche Tank gemäß der Baumusterzulassung nur für einen einzigen Stoff bzw. ein einziges Gas zugelassen ist.
- Auf die innere Untersuchung im Rahmen der Zwischenprüfung kann verzichtet werden, wenn aus dem Prüfbericht der vorangegangenen wiederkehrenden 5-Jahre-Prüfung des ortsbeweglichen Tanks hervorgeht, dass der Tank nur für die Beförderung eines einzigen Stoffes bzw. eines einzigen Gases vorgesehen ist. Sollen anschließend weitere Stoffe oder Gase befördert werden, ist eine innere Untersuchung durchzuführen.

Die Meinungen innerhalb des UN-Expertenunterausschusses zu den beiden Optionen waren geteilt, weil nach dem derzeitigen Wortlaut des Vorschriftentextes beide Auslegungen zulässig sind. Deutschland wird für die nächste Tagung des UN-Expertenunterausschusses einen überarbeiteten Antrag vorbereiten, in dem auch der Wortlaut „für einen einzigen Stoff“ präzisiert wird, da nicht klar ist, wie bei Gemischen zu verfahren ist.

Bedienungsausrüstung aus faserverstärkten Kunststoffen

Momentan werden Ventile, Druckentlastungseinrichtungen und Einsteigeöffnungen für alle

Arten von ortsbeweglichen Tanks aus metallenen Werkstoffen hergestellt. Insbesondere bei der Beförderung von ätzenden Stoffen haben diese Einrichtungen eine kürzere Lebensdauer als der Tankkörper. Russland äußerte die Überzeugung, dass die Verwendung von faserverstärkten Kunststoffen (FVK) beim Bau dieser Bedienungsausrüstung zu einer Erhöhung der Lebensdauer und einer Kostenreduktion bei der Reparatur und beim Austausch führen könnte.

Der UN-Expertenunterausschuss war der einhelligen Meinung, dass die bestehende Arbeitsgruppe für ortsbewegliche FVK-Tanks ihre Arbeiten im Rahmen des laufenden Mandats abgeschlossen hat. Der Vorsitzende dankte den Mitgliedern und dem Vorsitzenden der Arbeitsgruppe (Herr Steven Webb, Vereinigte Staaten von Amerika) für die enormen Anstrengungen in den vergangenen vier Jahren, die zu neuen Vorschriften für ortsbewegliche FVK-Tanks geführt haben. Diese Vorschriften werden für das RID/ADR/ADN zum 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt und werden die bisherigen Vorschriften des Kapitels 6.9, die als Ausgangsbasis für die Diskussion auf UN-Ebenen dienten, ersetzen.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte der Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz Russlands zu, die sich mit Bedienungsausrüstungen aus faserverstärkten Kunststoffen befassen wird.

Widerstandsfähigkeit von FVK-Tanks

In Unterabschnitt 6.7.2.4 des RID/ADR wird die Mindestwanddicke von ortsbeweglichen Tanks aus Metall geregelt. Für Tanks, die aus einem anderen Metall als Bezugsstahl gebaut werden, wird eine gleichwertige Dicke gefordert. Für

die Berechnung der gleichwertigen Wanddicke ist eine Formel angegeben.

Das Vereinigte Königreich hatte bereits während der Diskussionen zum neuen Kapitel 6.9 bemängelt, dass der für ortsbewegliche Tanks aus Metall geltende Grundsatz der Gleichwertigkeit nicht auf ortsbewegliche FVK-Tanks übertragen werde. Das Vereinigte Königreich äußerte die Befürchtung, dass die Widerstandsfähigkeit von ortsbeweglichen FVK-Tanks gegenüber Schäden, die infolge wahrscheinlicher Aufprallsituationen entstehen können, nicht mit der Widerstandsfähigkeit von ortsbeweglichen Metalltanks vergleichbar sei. In der Diskussion unterstützten mehrere Experten die neuen Vorschriften auf der Grundlage von Erfahrungswerten und waren zuversichtlich, dass die Anforderungen sicherstellen würden, dass ortsbewegliche FVK-Tanks ausreichend widerstandsfähig und sogar leistungsfähiger als herkömmliche ortsbewegliche Metalltanks sind.

Auch der Vertreter der Internationalen Tankcontainer-Organisation (ITCO) war der Ansicht, dass die Vorschriften für die Mindestwanddicke der FVK-Tankkörper in Absatz 6.9.2.4.2 durch Werte für die Energieabsorption aus der Norm EN 13094 ergänzt werden sollten.

Einige Experten waren der Ansicht, dass die Frage der Mindestwanddicke von FVK-Tankkörpern weiter diskutiert werden sollte, sahen aber einen Verweis auf die Norm EN 13094, die nur für Metalltanks anwendbar ist, als ungeeignet an.

Verschiedenes

Einheitliche Interpretation der UN-Modellvorschriften

Viele Anträge, die dem UN-

Expertenunterausschuss vorgelegt werden, betreffen Fragen zur Anwendbarkeit bestehender Bestimmungen in den UN-Modellvorschriften. Unterschiedliche Auslegungen können zu Unsicherheiten bei den Anwendern und den zuständigen Behörden führen. Diese Unsicherheit kann wiederum darin resultieren, dass die Bestimmungen der UN-Modellvorschriften falsch angewandt werden oder dass in einzelnen Ländern und Regionen unterschiedliche Anforderungen gelten. Die zuständigen Behörden sind oft gezwungen, die Intention von Bestimmungen der UN-Modellvorschriften auszulegen.

Der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika wies darauf hin, dass bereits für das ADR auf der Website der UNECE Interpretationen veröffentlicht werden, die von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter angenommen wurden. Auch in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) werden einheitliche Auslegungen (Unified Interpretations) angewendet, mit denen eine einheitliche Anwendung der technischen Vorschriften gewährleistet werden soll.

Der UN-Expertenunterausschuss befürwortete das Konzept einheitlicher Auslegungen. Es wurde vereinbart, die Diskussion zu diesem Thema bei der nächsten Tagung fortzusetzen.

Umsetzung der UN-Modellvorschriften

Der UN-Expertenunterausschuss erinnerte an den Beschluss der letzten Sitzung, den neuen ständigen Tagesordnungspunkt „Umsetzung der UN-Modellvorschriften“ in sein Arbeitsprogramm aufzunehmen. Er begrüßte die Entscheidung des südafrikanischen Verkehrsministeriums, nationale

Normen für gefährliche Güter auf der Grundlage der UN-Modellvorschriften zu entwickeln, um eine reibungslose Ein- und Ausfuhr von Chemikalien und Produkten zu ermöglichen. Diese Normen sollen auf der Grundlage der alle zwei Jahre stattfindenden Revisionen der UN-Modellvorschriften ständig aktualisiert werden.

UN/OECD-Seminar im Zusammenhang mit der Explosion im Hafen von Beirut 2020

Am 4. August 2020 geriet im Hafen von Beirut ein Lagerhaus, in dem schätzungsweise 2 750 Tonnen Ammoniumnitrat gelagert waren, in Brand und explodierte. Dieser Unfall forderte etwa 300 Todesopfer und 6 500 Verletzte, schätzungsweise 300 000 Menschen verloren ihr Zuhause. Darüber hinaus wurden schwere materielle Schäden im Hafengebiet sowie in den Gewerbe- und Wohngebieten im Einzugsbereich der Explosion verursacht. Betroffen war auch die Gesundheitsinfrastruktur. Weitere Unfälle mit Ammoniumnitrat ereigneten sich in der Vergangenheit beispielsweise 2001 in Toulouse, Frankreich, 2004 in Mihăilești, Rumänien, 2013 in Texas, Vereinigte Staaten von Amerika, 2015 in Tianjin, China und 2021 in Bata, Äquatorialguinea. Diese Ereignisse haben deutlich gemacht, wie wichtig es ist, bereits bestehende internationale Vorschriften für alle Aspekte des Chemikalienmanagements (von der Herstellung über die Einstufung, Kennzeichnung, Beförderung, Lagerung, Handhabung und Entsorgung) einzuhalten.

Bei der elften Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des UNECE-Übereinkommens über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen (Genf, 7. bis 9. Dezember 2020) beantragte die Europäische Union,

einen Meinungsaustausch darüber zu führen, ob und wie dieser Unfall im Rahmen des Übereinkommens behandelt werden könnte.

Der UN-Expertenunterausschuss wurde darüber informiert, dass am 14. Dezember 2021 ein gemeinsam von den Vereinten Nationen und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) organisiertes Seminar stattfinden wird. Hauptziele des Seminars sind es, Lehren aus

der Explosionskatastrophe in Beirut und anderen Unfällen im Zusammenhang mit der Lagerung und Handhabung von Ammoniumnitrat und Düngemitteln auf Ammoniumnitrat-Basis zu ziehen, einen Austausch über Erfahrungen und bewährte Praktiken aus internationalen und nationalen Rechtsinstrumenten vorzunehmen und Schritte festzulegen, um die Vorbeugung von Zwischenfällen und die Reaktion auf Unfälle mit

Ammoniumnitrat zu verbessern.

Nächste Tagung

Die 59. Tagung des UN-Expertenunterausschusses findet vom 29. November bis 8. Dezember 2021 in Genf statt.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2022

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
23.–24. Februar	135. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG ODER VIDEOKONFERENZ)
14.–18. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2022

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
8.–11. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen (VIDEOKONFERENZ)
9.–10. Februar	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	(VIDEOKONFERENZ)
14.–15. Februar	Internationale Gefahrgut-Tage Hamburg		Hamburg - Deutschland
21.–22. Februar	Thematische Arbeitsgruppe – Digitale automatische Kupplung	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
22.–25. Februar	Binnenverkehrsausschuss	UNECE	Genf - Schweiz
24. März	Ausschuss CIM	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
Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website
der OTIF **www.otif.org**
unter „Medien“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel
Spaß beim Lesen!