



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

**INF. 9**

15. November 2016

Original: Deutsch/Englisch/Französisch

**RID: 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Prag, 22. bis 24. November 2016)

**Thema: Inkrafttreten der neuen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2016/798/EU) – Auswirkungen auf die Pflichten der Beförderer, der Infrastrukturbetreiber (IB) und andere Beteiligte im Sinne von Kapitel 1.4 RID**

#### **Information des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)**

---

1. Die UIC hat an den EU-Regelungsausschuss Gefahrgut einen Antrag hinsichtlich der Klarstellung der Sicherheitspflichten der Beteiligten nach der Richtlinie 2008/68/EG im Hinblick auf die Interpretation der Vorschriften der Richtlinie 2016/798/EU gerichtet.
2. Dieser Antrag ist in der Anlage zur Kenntnisnahme beigefügt.

**Betreff:** Inkrafttreten der neuen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2016/798/EU) - Auswirkungen auf die Pflichten der Beförderer, der Infrastrukturbetreiber (IB) und andere Beteiligte im Sinne von Kapitel 1.4 RID

## Internationaler Eisenbahnverband (UIC) – Auslegung der Richtlinie 2016/798/EU – Klarstellung der Sicherheitspflichten der Beteiligten nach der Richtlinie 2008/68/EG

---

### Einleitung

1. Die Richtlinie 2016/798/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit ersetzt die bisher geltende Richtlinie 2004/49/EG.
2. Erwägung (19) der neuen Richtlinie lautet: *Zum Schienengüterverkehr zählt auch die Beförderung gefährlicher Güter. Es sollte jedoch unterschieden werden zwischen dem Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, der Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union, und jenem der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, die im Wesentlichen die Einstufung von Stoffen und die Vorgaben für ihre Behältnisse, einschließlich der sicheren Verladung, Entladung und Verwendung der Behältnisse im bestehenden Eisenbahnsystem, regelt. Dementsprechend sollte das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Richtlinie 2008/68/EG den potenziellen zusätzlichen Gefahren, die durch die Beförderung von Gefahrgutbehältnissen entstehen, <sup>1</sup>gebührend Rechnung tragen.*
3. Gem. Art. 4, Abs. 3 der Richtlinie, in dem es um die Rolle der Akteure, u.a. der Mitgliedsstaaten und der Agentur<sup>2</sup> geht, sind die EVU und IB dazu verpflichtet:
  - *„die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durchzuführen,*
  - *in ihren Sicherheitsmanagementsystemen den Risiken Rechnung zu tragen, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind,*
  - *gegebenenfalls die in Absatz 4 genannten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, vertraglich dazu zu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen. (...)*“
4. In Art. 4, Abs. 4 sind die anderen Akteure aufgelistet, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems potenziell beeinflussen können. Diese Akteure sind in Art. 3 „Begriffsbestimmungen“ näher definiert. Es handelt sich im Wesentlichen um die in Kapitel 1.4 RID<sup>3</sup> „Sicherheitspflichten der Beteiligten“ Genannten, z.B. Absender, Beförderer, Empfänger, Befüller, Verloader, Entlader. Die Begriffsdefinitionen der Akteure in Art. 3 der Richtlinie lehnen sich eng an die in Kapitel 1.2 RID enthaltenen Definitionen der Beteiligten an.

---

<sup>1</sup> Der Begriff „conteneurs“, der im französischen Text der Richtlinie in der Erwägung (19) verwendet wird, entspricht nicht den in anderen Sprachversionen, insbesondere EN (*containments*) und DE (*Gefahrgutbehältnisse*) verwendeten Begriffen.

<sup>2</sup> Eisenbahnagentur der Europäischen Union

<sup>3</sup> Dessen Anwendung im Gefahrgutbinnenverkehr von der Richtlinie 2008/68/EG vorgeschrieben wird.

## Hintergründe

5. Nach Auffassung der UIC könnten gewisse Bestimmungen der Richtlinie 2016/798/EU im Bezug auf die „potenziellen zusätzlichen Gefahren“, die durch die Beförderung von Gefahrgut entstehen, signifikante Auswirkungen auf die Tätigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen entfalten, die Gefahrgut befördern.

Die folgenden Ausführungen und Fragen der UIC an den EU-Regelungsausschuss Gefahrgut betreffen die Auswirkungen der Richtlinie 2016/798/EU, in Verbindung mit der Richtlinie 2008/68/EG und folglich mit dem RID.

6. Im Sinne der Richtlinie 2016/798/EU müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren SMS (Sicherheitsmanagementsystemen) den Risiken Rechnung tragen, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind und die Akteure, die an der Gefahrgutbeförderung beteiligt sind, ggf. vertraglich dazu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen. Gem. RID müssen die Beförderer ihrerseits die Sicherheitspflichten aus Unterabschnitt 1.4.2.2 RID erfüllen. Diese Pflichten sind im Wesentlichen mit denjenigen der Beförderer bei den anderen Verkehrsträgern (ADR, ADN) abgestimmt.
7. Die beiden Begriffe „Beförderer“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ werden oft gleichgesetzt, unterscheiden sich jedoch im Bezug auf die Sicherheitspflichten im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter. Dies wird im oben erwähnten Auszug aus der Erwägung 19 implizit betont, denn es wird zwischen den unterschiedlichen Zielen der Richtlinie 2016/798/EU und der Richtlinie 2008/68/EG unterschieden.

Wenn diese Auslegung der UIC richtig ist, verändern die oben vereinfacht dargestellten Bestimmungen der Richtlinie 2016/798/EU die Anwendungsbedingungen der Vorschriften aus Kapitel 1.4 RID, wobei noch das nicht zu vernachlässigende Risiko der unterschiedlichen Beurteilung der Situation in den einzelnen Ländern, durch die verschiedenen Akteure des europäischen Bahnsystems und die Beteiligten im Sinne von Kap. 1.4 RID hinzukommt.

8. Die UIC wird die obigen Ausführungen durch vier Fragen vervollständigen, welche die Debatte zu diesem Thema zielführend eingrenzen soll.
9. Frage 1:

***Muss das SMS eines EVU oder IB künftig gem. Art. 4, Abs. 3 b) der Richtlinie 2016/798/EU auch den Risiken Rechnung tragen, die aus der Nichterfüllung der den anderen Beteiligten, z.B. Absender, Befüller bzw. Verlader von Gefahrgut, obliegenden Pflichten des RID entstehen?***

Für den Bereich Gefahrgutverkehr ist zu betonen, dass das SMS der EVU und IB sowie deren Maßnahmen zur Überwachung und Risikobeherrschung auf die ihnen gem. RID obliegenden Sicherheitspflichten abgestimmt sind. Das SMS eines EVU enthält daher Bestimmungen, die die Einhaltung der Pflichten des Beförderers aus Unterabschnitt 1.4.2.2 RID gewährleisten. Die Bestimmungen aus Absatz 1.4.2.2.1 RID bzgl. der Prüfung der Gefahrgutsendungen bei der Annahme zur Beförderung sind im Regelwerk der einzelnen EVU enthalten. Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Pflichten – auch bei Sendungsannahme durch andere, Partner-EVU – sind im Qualitätssicherungssystem (QSS) enthalten, wobei die Anwender des UIC-Merkblatts 471-3 V das dort beschriebene QSS anwenden. Der IB deckt die Bestimmungen zur Erfüllung seiner Pflichten aus Unterabschnitt 1.4.3.6 RID in seinem Notfallmanagementsystem ab.

Die UIC verfolgt bereits seit längerer Zeit einen Ansatz, über den insbesondere für EVU und IB, aber auch für Kunden und andere Beteiligte, ein hohes Qualitätsniveau der Beförderung von Gefahrgutsendungen sichergestellt wird. Dieser Ansatz beruht auf der Zusammenarbeit der EVU und ist Gegenstand des UIC-Merkblatts 471-3 V „Prüfungen, die bei Sendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind“. Absatz 1.4.2.2.1 RID verweist auf Punkt 5 „Prüfungen“ dieses Merkblatts, bei dessen Erfüllung die Bestimmungen dieses Absatzes des RID als erfüllt gelten. Auf das UIC-Merkblatt 471-3 V wird auch im Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) hinsichtlich der Annahme zur Beförderung verwiesen.

Diese Bestimmungen sehen laut Kapitel 1.4 RID nicht vor, dass die EVU prüfen, ob die anderen Beteiligten (wie Absender, Verloader oder Befüller) ihren Pflichten nachkommen. Der Beförderer ist technisch dazu in der Lage, die in Absatz 1.4.2.2.1 RID genannten Prüfungen des ordnungsgemäßen Zustands der Sendungen unter Bedingungen vorzunehmen, die für ihn hinsichtlich der Sicherheit seines Personals sowie aus wirtschaftlichen und wettbewerbsmäßigen Gesichtspunkten annehmbar sind.

10. Frage 2:

***Müssen die gefahrgutbefördernden EVU (Beförderer) gem. Art. 4, Abs. 3 c) der Richtlinie 2016/798/EU die anderen Akteure (z.B. Absender oder Befüller) künftig im Sinne von Art. 6 „Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ vertraglich zur Umsetzung von Risikobegrenzungsmaßnahmen in Verbindung mit der Beförderung dieser Güter verpflichten?***

Es muss darauf hingewiesen werden, dass das RID zwar die Sicherheitspflichten der in Kap. 1.4 genannten Beteiligten vorschreibt, jedoch in Kap. 1.8 auch bestimmt, dass die zuständigen Behörden jederzeit vor Ort prüfen können, ob die Vorschriften eingehalten werden. Sofern die Beteiligten die rechtlichen Bestimmungen einhalten, gilt die Sicherheit von Gefahrguttransporten a priori als gewährleistet. Das RID definiert weder Sicherheitsziele, noch Indikatoren, deren Einhaltung durch die Beteiligten in Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden zu kontrollieren wären.

11. Frage 3:

***Ist eine Behörde künftig gem. den Bestimmungen der Richtlinie 2016/798/EU zur Eisenbahnsicherheit dazu berechtigt, ein EVU zur Ergreifung zusätzlicher Risikobegrenzungsmaßnahmen zu verpflichten, die über die Sicherheitspflichten hinausgehen, die den EVU bereits gem. der Richtlinie 2008/68/EG obliegen?***

Diese Frage bezieht sich auf die Initiativen der Staaten infolge wiederholter Ereignisse auf Grund von Unregelmäßigkeiten bzw. unvorschriftsmäßigen Zuständen, die bei behördlichen Kontrollen festgestellt wurden. Derartige Situationen traten bereits ohne Zusammenhang mit den neuen Bestimmungen der Richtlinie 2016/798/EU im internationalen Verkehr, aber auch bei Beförderungen zwischen EU-Staaten, auf. Abschnitt 1.8.1 RID bzgl. der Kontrollen wird innerhalb von Europa unterschiedlich angewandt und die Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden (Abschnitt 1.8.2 RID) scheint nicht immer ausreichend zu sein.

Falls sich die Ursender des Gefahrguts und die primär Verantwortlichen bzw. Beteiligten, bei denen die Unregelmäßigkeiten entstanden sind, im Ausland befinden, ist die Handhabung der anderen Staaten grundsätzlich auf Amtshilfeersuchen gem. Abschnitt 1.8.2 RID begrenzt. Diese Verfahren erzielen aber nicht immer die gewünschte Wirkung. Darf eine zuständige Behörde des Landes, in dem die Unregelmäßigkeit festgestellt wird, dem EVU, in dessen Gewahrsam sich der Gefahrguttransport zum Zeitpunkt der Feststellung der Unregelmäßigkeit befindet, nunmehr mit Blick auf unzureichende Risikobeherrschung Prüfungen auferlegen, die über den Pflichtenkreis des Beförderers gemäß Unterabschnitt 1.4.2.2 RID hinausgehen ?

12. Frage 4 :

**Wie soll ein Eisenbahnunternehmen (EVU, IB) beurteilen, welche Risiken für den sicheren Eisenbahnbetrieb aufgrund von Pflichtverletzungen anderer Akteure im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter entstehen können, um diese Akteure dann vertraglich zur Einführung risikobegrenzender Maßnahmen zu verpflichten ?**

Diese Frage soll deutlich machen, dass die gemäß Eisenbahnsicherheitsrecht im Unternehmen Verantwortlichen zur Beurteilung potenziellen Risiken im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter die durch Pflichtverletzungen anderer Beteiligten entstehen können, möglicherweise auf die Unterstützung durch den Sicherheitsberater gemäß Abschnitt 1.8.3 RID angewiesen sind. Dieser ist jedoch zum Thema Gemeinsame Sicherheitsmethoden im Sinne von Art. 6 der Richtlinie 2016/798 nicht qualifiziert und hat derzeit auch keine entsprechenden Aufgaben gem. Unterabschnitt 1.8.3.3 RID.

Sollte dies künftig für erforderlich gehalten werden, wären entsprechende Anpassungen in Abschnitt 1.8.3 RID notwendig.

13. Die UIC beabsichtigt mit ihrem Anliegen nicht, die bereits während der Erstellung der Richtlinie geführte Debatte über die Rollen und Verantwortlichkeiten der Akteure des europäischen Bahnsystems neu anzustoßen
14. Die UIC fragt sich, warum ein Beförderer von Gefahrgut dazu verpflichtet sein soll, in Eigeninitiative Maßnahmen zur Begrenzung etwaiger zusätzlicher Risiken zu treffen, die im Vorlauf durch Nichterfüllung der Pflichten anderer Beteiligten entstanden sind. Wie kann der Beförderer, ggf. nach einer Risikobewertung der Beteiligten, Sicherheitsauflagen in seinen Verträgen mit diesen Beteiligten einführen ?
15. **Antrag 1**

Die UIC bittet den EU-Regelungsausschuss Gefahrgut ,

- ihre o.g. Argumente und Fragen zu prüfen und ggf.
- die praktischen Bedingungen zu erörtern, unter denen die Sicherheitsauflagen künftig nach einer eventuell mit den Tätigkeiten der anderen Beteiligten zusammenhängenden Risikobewertung in die Verträge zwischen den EVU/IB und den anderen Beteiligten gemäß RID eingeführt werden sollen,
- zu überdenken, wie diese vertraglichen Bestimmungen in Einklang mit den RID-Bestimmungen über die Sicherheitspflichten der Beteiligten gem. Kap. 1.4, einschl. den die Beförderungsdokumente betreffenden Vorgaben, zu bringen sind.

16. **Antrag 2**

Sofern der EU-Regelungsausschuss Gefahrgut zur Ansicht gelangt, dass die Diskussion im Rahmen der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses oder einer informellen Arbeitsgruppe fortgeführt werden sollte, würde sich die UIC an den Arbeiten beteiligen und wäre bereit, eine erste Sitzung zu organisieren.

-----