



Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

122. Jahr : Nr. 3 / 2014



ZUSAMMENFASSUNG

News

Konferenz über die Anwendung des COTIF in Teheran organisiert in Zusammenarbeit mit dem UIC, der OEC und den RAI 5

Reisezüge Ost-West: Welches Recht gilt? 7

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll – Wie es den Eisenbahnsektor wandeln wird? 8

Rücknahme der Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF 9

Entwicklungen im Eisenbahnrecht

Austauschbare Reisezugwagen 11

45. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter 13

Workshop zur Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter 18

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung 19

Multimodale Beförderungen Eisenbahn-See 21

Aktualisierung der Liste der Eisenbahnstrecken 23

Unterschied zwischen Verlust und Beschädigung von Gütern in den ER CIM 24



Von **François Davenne**,
Generalsekretär der OTIF

Das Jahr 2014 neigt sich dem Ende. Es war für die OTIF ein produktives Jahr, in dem sie ihre Expertise in zahlreichen Bereichen einbringen konnte.

Diese Ausgabe der Zeitschrift ist ein Schaubild der Dynamik und Vielseitigkeit der Aktivitäten der Organisation in Feldern wie der Schaffung internationaler Sicherungsrechte für Eisenbahninvestitionen, der Definition von technischen Spezifikationen für international austauschbare Fahrzeuge in Nachfolge des RIC-Übereinkommens oder der Harmonisierung der Beförderungsvorschriften für gefährliche Güter.

Genau im diesem Bestreben, dem Eisenbahnverkehr mitunter sehr komplexe und fachspezifische technische und juristische Lösungen zu liefern, sieht die OTIF ihre Daseinsberechtigung.

Ich wünsche Ihnen, dass Sie beim Lesen der Zeitschrift auf ebenso viele interessante Themen und Denkanstöße treffen, wie die Autoren beim Verfassen ihrer Texte. So lag 2014 das größte Gut der OTIF doch in ihrem Engagement und den Bemühungen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs.

Gleichzeitig nehme ich diese Einleitung gerne zum Anlass, um Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, im Namen meines gesamten Teams meine besten Wünsche für 2015 auszusprechen.

François Davenne



Konferenz über die Anwendung des COTIF in Teheran organisiert in Zusammenarbeit mit dem UIC, der OEC und den RAI



Am 11. und 12. November 2014 hat in Teheran, der Hauptstadt der Islamischen Republik Iran, eine Konferenz über das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) stattgefunden.

Diese Konferenz über die Anwendung des COTIF im Mittleren Osten wurde gemeinschaftlich organisiert von der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEC), dem Internationalen Eisenbahnverband im Mittleren Osten (UIC RAME) und den Eisenbahnen der Islamischen Republik Iran (RAI).

Thema der Konferenz war einerseits die internationale Anwendung des COTIF, die Rolle der verschiedenen an der Harmonisierung des Eisenbahnrechts beteiligten Organisationen sowie die Eisenbahntechnik und gefährlichen Güter und andererseits die Entwicklungen des Eisenbahnverkehrs im Mittleren Osten und auf seinen Korridoren.

Den Vorsitz der Konferenz über das COTIF hatte Herr Mosen Pour Seyed Aghai, der stellvertretende Minister für Verkehr, Straße und Stadtentwicklung der Islamischen Republik Iran und Vorsitzende der Iranischen Eisenbahnen (RAI) inne. Darüber hinaus nahmen Herr Jean-Pierre Loubinoux, der Generaldirektor des UIC, Herr Mohsen Esperi, der Direktor der Verkehrsabteilung der OEC und der Generalsekretär der OTIF, Herr François Davenne, an der Konferenz teil.

Unter den weiteren Konferenzteilnehmern befanden sich Ministeriumsvertreter Afghanistans, Jordaniens, der Türkei und Pakistans sowie eine große Anzahl leitender Persönlichkeiten und Technikexperten der Iranischen Eisenbahnen.

Herr Mohsen Seyed Aghaie hieß bei der Eröffnung der Konferenz alle Teilnehmer willkommen. Er betonte die Bedeutung dieser Konferenz für die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen und für ihre Unterstützung bei der Bewältigung der aktuellen Herausforderungen des Eisenbahnverkehrs.

Herr Loubinoux hat daraufhin die wichtigsten Tätigkeitsfelder des UIC im Mittleren Osten sowie die Beteiligung des UIC an der Harmonisierung der technischen und betrieblichen Aspekte im Hinblick auf die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs vorgestellt.

Im Anschluss daran, hat der Vertreter der OTIF, Herr Davenne, eine Einführung in die OTIF und das COTIF-Übereinkommen gegeben und dabei auf die besondere Rolle der OTIF bei der rechtlichen und technischen Harmonisierung und ihre Brückenfunktion zwischen dem Mittleren Osten und Europa hingewiesen. Auch die Schlüsselfunktion der Islamischen Republik Iran in einer Region mit sehr ambitionierten Eisenbahnprojekten, wie dem Tunnel von Marmaray unter dem Bosphorus, hat er besonders hervorgehoben.

Frau Khorsandnia, die Vertreterin der OEC, hat einen Überblick über die Aktivitäten ihrer Organisation im Eisenbahnverkehr gegeben und auf deren Bemühungen zur Förderung von Containerzügen zwischen ihren Mitgliedstaaten sowie auf die wichtigsten Bauprojekte neuer Eisenbahnlinien in der Region hingewiesen.



Herr del Olmo, der Leiter des Rechtsdienstes der OTIF, hat die in Bezug auf die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, CIM und CUV wichtigsten Aspekte und die jüngsten Entwicklungen dieser Anhänge sowie den gemeinsamen Frachtbrief CIM/SMGS vorgestellt.



Herr Conrad, der Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, hat schließlich die Bedeutung des Anhangs RID des COTIF für die Beförderung gefährlicher Güter dargelegt und ist auf den laufenden Harmonisierungsprozess für alle Verkehrsträger einerseits und mit der Anlage 2 zum SMGS der OSShD andererseits eingegangen.



Herr Nazari, der Generaldirektor für Internationale Angelegenheiten der RAI und Direktor des Regionalbüros des UIC für den Mittleren Osten, hat eine Präsentation über die Anwendung der verschiedenen Anhänge des COTIF in Iran, seinen Nachbarländern und dem Mittleren Osten insgesamt gegeben und ist dabei, unter dem Hinweis, das zum ersten Mal eine derartige Konferenz über die Anwendung des COTIF in Iran stattfindet, insbesondere auf die verschiedenen Spurweiten eingegangen.

Diese fachspezifischen Präsentationen haben zahlreiche konkrete Fragen zur Umsetzung dieser Vorschriften aufgeworfen, aus denen das Interesse und die Professionalität der vertretenen Experten und auch der operative Charakter der gestellten Fragen hervorgehen.

Herr Leermakers, der Leiter der Sektion Eisenbahntechnik der OTIF, hat die Anhänge APTU und ATMF des COTIF vorgestellt und ihren Anwendungsbereich, die Kriterien für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr und die sich daraus ergebenden diversen Zuständigkeiten für die Staaten, Betreiber und Instandhaltungsstellen erläutert.

Zum Abschluss der Konferenz haben die vertretenen Organisationen eine [gemeinsame Erklärung](#) abgegeben, die allen Teilnehmern vom Generalsekretär der OTIF verlesen wurde und die ein langfristiges Engagement der OTIF in der Region ermöglichen sollte.



Die OTIF möchte bei dieser Gelegenheit Herrn Mohsen Pour Seyed Aghaie, dem stellvertretenden Minister für Verkehr, Straße und Stadtentwicklung der Islamischen Republik Iran und Vorsitzenden der Iranischen Eisenbahnen (RAI) und Herrn Abbas Nazari, dem Generaldirektor für Internationale Angelegenheiten der RAI und Direktor des Regionalbüros des UIC für den Mittleren Osten und seinem gesamten Team für den herzlichen Empfang und die großartige Organisation der Konferenz abermals ihren Dank aussprechen.

Carlos Del Olmo



Reisezüge Ost-West: Welches Recht gilt? Leitfaden zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS

Am 1. Oktober 2014 hat das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) den dreisprachigen Leitfaden zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS (Druckfassung) herausgegeben. Es handelt sich um ein auf praktische Bedürfnisse ausgerichtetes Werk, zu dessen Entstehen das CIT mehrere Sitzungen organisiert hat und an dem sich auch die OTIF und die Europäische Kommission (GD MOVE) maßgeblich beteiligt haben, zusammen mit Experten aus den Eisenbahnunternehmen, die das im Rahmen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) geschaffene Abkommen über den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (SMPS) anwenden.

Die OTIF hat dabei nicht nur einen Beitrag zur Kommentierung der Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV geleistet, sondern insbesondere auch dafür gesorgt, dass das Werk in allen drei Arbeitssprachen der OTIF, französisch, deutsch und englisch, zur Verfügung steht. In allen Fragen betreffend die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr konnte der Herausgeber auf die Unterstützung der Experten der GD MOVE der Europäischen Kommission zählen. Ebenso wertvoll war die Unterstützung der Bahnexperten, die das SMPS anwenden.

Die Publikation setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Der Teil I enthält einerseits Landeskarten, denen der Benutzer entnehmen kann, wo welche Regelungen zur Anwendung kommen, andererseits bietet dieser Teil einen Überblick über die Grundprinzipien der Haftungsregime COTIF/CIV-PRR – SMPS.

Im Teil II findet man zu jedem Thema die einschlägigen Bestimmungen der drei Regelwerke: COTIF/CIV, PRR und SMPS samt erläuternden Kommentaren.

Abgesehen von der gedruckten Ausgabe erscheint der Leitfaden auch auf der [Website des CIT](#). Bei der elektronischen Fassung des Leitfadens wird vor allem die interaktive Karte der Verbindungen im Ost-West-Verkehr vom Interesse und von einem großen Nutzen sein. Der Zugang dazu ist auch über die [Website der OTIF](#) möglich.

Das Werk richtet sich an alle interessierte Personen, die mit Reisezügen Ost-West / West-Ost zu tun haben, sei es als Reisende oder als Beförderer.

Die Haftung des Beförderers gegenüber Reisenden ist verständlicherweise ein sensibles und durch verschiedene Rechtskulturen stark geprägtes Thema. Dementsprechend bedurfte die internationale Harmonisierung in diesem Bereich auch in der Geschichte des COTIF um einige Jahrzehnte mehr Zeit als die Harmonisierung der Haftungsregeln im Bereich des Güterverkehrs. Diese Entwicklung ist noch nicht zu Ende. Das Beförderungsrecht entwickelt sich zwangsläufig in Richtung mehr Kundenfreundlichkeit, das heißt zu Gunsten der Reisenden. Die Europäische Union als eine im Vergleich mit der OTIF wirtschaftlich homogenere Gemeinschaft kann in ihrer Gesetzgebung ambitioniertere Ziele anstreben als die OTIF oder die OSShD. So wurde z.B. die im Haftungssystem CIV bestehende Lücke hinsichtlich Entschädigungen bei Verspätungen bereits durch die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr geschlossen. Doch die Auswirkungen der Gesetzgebung der EU ziehen weitere Kreise und werden dies auch im Bereich des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene tun. Vielleicht kann auch diese kommentierte Gegenüberstellung der einzelnen Haftungsregelungen CIV-PRR-SMPS bei der Entwicklung von Ideen für künftige Revisionen internationaler Rechtsvorschriften als Hilfsmittel dienen.

Eva Hammerschmiedová



Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll – Wie es den Eisenbahnsektor wandeln wird?

Am 22. September 2014 hat in Berlin ein von der *Rail Working Group* gemeinsam mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz der Bundesrepublik Deutschland organisiertes Seminar mit dem Titel „Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll – Wie es den Eisenbahnsektor wandeln wird“ stattgefunden.

Zur Erinnerung sei darauf hingewiesen, dass die 7. Generalversammlung der OTIF vom 23. und 24. November 2005 bereits der Übernahme der Sekretariatsgeschäfte der Aufsichtsbehörde des internationalen Registers durch die OTIF zugestimmt hatte. Dieses Register ist entsprechend dem Protokoll von Luxemburg über die Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, das am 23. Februar 2007 in Luxemburg unterzeichnet wurde, zu erstellen.

Aktuell ist die OTIF Mitglied des vorbereitenden Ausschusses, der mit Inkrafttreten des Protokolls, die Aufsichtsbehörde des internationalen Registers einsetzen wird.

Mit dem Seminar sollte die Umsetzung des Protokolls von Luxemburg vorangetrieben und die Mitgliedstaaten über die Vorteile eines Beitritts zum Protokoll informiert werden. Das Eisenbahnprotokoll ist noch nicht in Kraft, das vergleichbare Luftfahrtprotokoll, mit dem seit seinem Inkrafttreten am 1. März 2006 sehr positive Ergebnisse erzielt werden konnten, hingegen zählt heute 56 Mitgliedstaaten und die Europäische Union.

Es haben internationale Experten aus dem Banken- und Finanzsektor, der Eisenbahnindustrie und der GD Move der Europäischen Kommission sowie des Protokolls von Luxemburg an dem Seminar teilgenommen und ihre Erfahrungen mit dem Luftfahrtprotokoll und wie auch der Eisenbahnsektor davon profitieren könnte vorgestellt.

Auch die OTIF war durch den Leiter ihres Rechtsdienstes vertreten, der den 50 Seminarteilnehmern die Arbeit der OTIF innerhalb des vorbereitenden Ausschusses, ihre Unterstützung des Protokolls und Bemühungen mit Blick auf dessen baldiges Inkrafttreten vorgestellt hat.

Carlos Del Olmo



Rücknahme der Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF

Artikel 42 COTIF sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären kann, bestimmte Anhänge des Übereinkommens insgesamt nicht anzuwenden.

In einer am 16. April 2014 eingereichten Urkunde hat Spanien seine Erklärung betreffend die Anhänge CUI, APTU und ATMF mit sofortiger Wirkung zurückgenommen.

In einer Urkunde vom 6. November 2014 hat Frankreich seine Erklärung über die Nichtanwendung des Anhangs ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2015 zurückgenommen.

Bislang haben **18 Mitgliedstaaten** der OTIF, die gleichzeitig auch EU-Mitgliedstaaten sind, ihre Erklärungen betreffend die Anhänge CUI, APTU und ATMF zurückgenommen. Bei diesen Staaten handelt es sich um Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Griechenland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Spanien und Ungarn. Frankreich hat seine Erklärung betreffend die Anhänge CUI und APTU zurückgenommen; die Rücknahme der Erklärung betreffend die Nichtanwendung des Anhangs ATMF sollte innerhalb der nächsten Monate erfolgen.

Grund für die Rücknahme der Erklärungen ist die am 23. Juni 2011 zwischen Europäischer Union und OTIF geschlossene Vereinbarung über den Beitritt der EU zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980, in der Fassung des Protokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999).

Ferner hat Norwegen, Mitglied der EFTA, in einer am 18. Juni 2014 eingereichten Urkunde seine Erklärung betreffend die Anhänge CUI, APTU und ATMF mit sofortiger Wirkung zurückgenommen und dabei eine Erklärung gemäß Artikel 11 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zum COTIF (Vorrang des EWR-Abkommens vor dem COTIF) abgegeben.

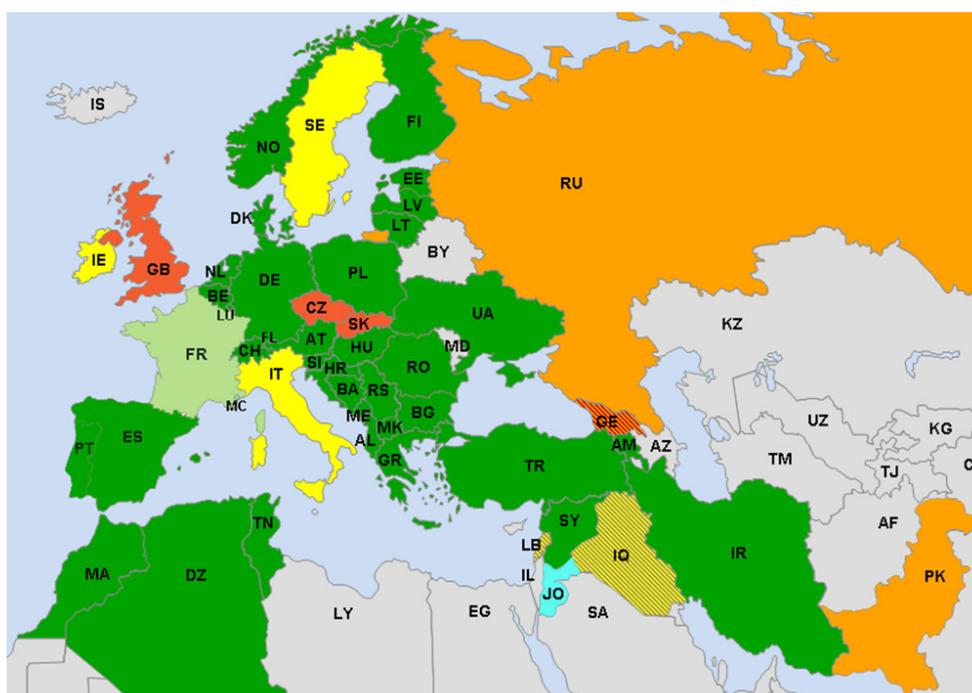
Für einen allgemeinen Überblick über den Anwendungsbereich des COTIF und die Vorbehalte, siehe **nachfolgende Karte** und **zusammenfassende Tabelle auf der nächsten Seite**.



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

État au 1^{er} juillet 2014
Stand 1. Juli 2014
Situation on 1st July 2014

- Tous les appendices de la COTIF (35)
Alle Anhänge des COTIF (35)
All COTIF appendices (35)
- Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
- Sans CUI/APTU/ATMF (3)
Ohne CUI/APTU/ATMF (3)
Without CUI/APTU/ATMF (3)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)





Tabellarische Übersicht des Anwendungsbereichs des COTIF und dessen Anhänge

	CIV	CIM	RID	CUV	CUJ	APTU	ATMF	noch nicht ratifiziert	Kommentare
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalts gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
BG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
HR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
FR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen die APTU wurden mit Wirkung zum 3. Februar 2014 aufgehoben, Vorbehalte gegen die CUI mit Wirkung zum 4. März 2014 und Vorbehalte gegen die ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2015
GE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
DE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen
GR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen
HU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
IT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen
LB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
FL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
NL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 18. Juni 2014 zurückgenommen
PK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 19. Okt. 2012 zurückgenommen
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 16. April 2014 zurückgenommen
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
EU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		



Stand
1. Dezember 2014

 OTIF- und EU-Mitgliedstaat
 nur OTIF-Mitgliedstaat



Austauschbare Reisezugwagen

I. HINTERGRUND UND EINLEITUNG

Da die ETV LOC&PAS mit ihrem Inkrafttreten am 1.1.2015 Vorrang vor den technischen RIC-Vorschriften haben wird (in Übereinstimmung mit Art. 11 § 2a APTU) muss sichergestellt werden, dass die Reisezugwagen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, den gleichen freien Verkehr gewährleisten, der mit den RIC-Reisezugwagen jahrzehntelang möglich war (das RIC besteht seit 1922).

Im Anwendungsbereich des COTIF stellt der Fahrzeugaustausch an Grenzübergängen in vielen Nicht-EU-Vertragsstaaten weiterhin die einzige Form des internationalen Personenverkehrs dar. Aus diesem Grund sind die Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für die OTIF so essentiell wichtig.

Um dies zu erreichen, müssen zwei Ziele eingehalten werden:

- Das Ziel der Einzelzulassung: Entwicklung von Vorschriften, einschließlich aller für eine in allen Vertragsstaaten gültige Einzelzulassung gemäß Artikel 6 § 3 ATMF nötigen Anforderungen.
- Das Ziel der Standardisierung: Eine harmonisierte Definition der Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen, mit denen Eisenbahnunternehmen Reisezugwagen unterschiedlicher Herkunft in einem Zug zusammen betreiben können.

II. DAS ZIEL DER EINZELZULASSUNG

Mit der Annahme der ETV LOC&PAS, die äquivalent ist zu der bald in Kraft tretenden TSI LOC&PAS, werden ab dem 1.1.2015 in allen OTIF-Vertragsstaaten äquivalente Regelwerke gelten. Dadurch wird eine Grundlage für die Anwendung von Artikel 3a §§ 1 und 2 und Artikel 6 § 3 ATMF geschaffen, die die Anforderungen für in allen Vertragsstaaten geltende Betriebszulassungen von Fahrzeugen festlegen.

Neben der Voraussetzung der Äquivalenz zwischen ETV und TSI und der abweichungsfreien und vollständigen Anwendung der ETV/TSI müssen für eine Einzelzulassung insbesondere die folgenden zusätzlichen Kriterien eingehalten werden:

- Das Fahrzeug darf keinen Sonderfällen unterliegen, die seine Kompatibilität mit der Infrastruktur beeinflussen, und
- die ETV/TSI darf keine offenen Punkte in Bezug auf die Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten.

Die LOC&PAS-Arbeitsgruppe der ERA zur Einzelzulassung analysiert derzeit die Schließung offener Punkte und die Kompatibilität mit der Infrastruktur. In Übereinstimmung mit Artikel 3 der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA beteiligt die OTIF sich an diesen Arbeiten.

III. DAS ZIEL DER STANDARDISIERUNG

Zwei Aspekte erscheinen unerlässlich für die Austauschbarkeit von Reisezugwagen: die rückwirkende Kompatibilität mit RIC-Reisezugwagen und die Übereinstimmung mit den TSI.

Durch die rückwirkende Kompatibilität soll sichergestellt werden, dass bei der Integration eines neuen Reisezugwagens in einen Zug mit herkömmlichen RIC-Reisezugwagen, der Zug so betrieben werden kann, als wenn nur herkömmliche Reisezugwagen im Zug enthalten wären. Einige im Vergleich zum RIC-Übereinkommen neue Funktionen der TSI könnten auf Zugebene möglicherweise nicht funktionieren, z. B. der Fahrgastalarm oder die Tür-Traktions-Sperre.

Mit *Übereinstimmung mit der TSI* ist gemeint, dass jede technische Lösung mit den Anforderungen der TSI/ETV kompatibel sein / übereinstimmen muss und dass bei der Zusammensetzung eines Zuges aus neuen Reisezugwagen alle Funktionen der TSI funktionieren müssen.

Die TSI/ETV beinhalten keine umfassende Auflistung aller für die Kompatibilität von Reisezugwagen nötigen Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen. Hierfür sprechen einerseits gute Gründe. So sollte die Gesetzgebung dem Eisenbahnsektor beispielsweise die Freiheit lassen, die für die Bedürfnisse ihrer Unternehmen besten Lösungen zu wählen. Andererseits werden gewisse harmonisierte technische Lösungen benötigt, die die Austauschbarkeit von Reisezugwagen im internationalen Verkehr ermöglichen. Es lässt sich darüber streiten, ob diese harmonisierten Lösungen am besten in (internationalen) Vorschriften oder in Normen (der Eisenbahnindustrie) festgeschrieben werden sollten.

In jedem Fall muss zunächst einmal eine detaillierte Bedarfsanalyse durchgeführt werden und die Eisenbahnunternehmen können ihren Bedarf am besten selbst bestimmen. Im Ergebnis des ERA/OTIF-Workshops in Bonn am 6. Februar 2014 wurde ein Brief an die GEB verfasst, indem diese gebeten wurde, Informationen betreffend Reisezugwagen und den angesprochenen Bedarf zu liefern. Die GEB hat in einem Brief vom 25.6.2014 geantwortet.



IV. WG TECH UND RISC

Am 10. September 2014 hat die ständige Arbeitsgruppe Technik das Thema und den Brief der GEB diskutiert. Den die Diskussion zusammenfassenden Ausführungen des Vorsitzenden zufolge hat die Arbeitsgruppe den Vorschlag des Sekretariates sorgfältig geprüft und der Bedarf nach technisch austauschbaren Reisezugwagen wurde eindeutig bekräftigt:

- für den Eisenbahnsektor stellvertretend durch die GEB, wobei Vertreter verschiedener Staaten zugestimmt haben, dass der Sektor seine eigenen Bedürfnisse am besten selbst analysieren könne;
- durch die Nicht-EU-Vertragsstaaten, zumal für viele unter ihnen der Austausch von Reisezugwagen die einzige Möglichkeit des internationalen Personenverkehrs darstellt.

Man hat sich darauf geeinigt, dass die GEB, gemeinsam mit der UNIFE weitere Spezifikationen ausarbeiten wird, die ihrer Ansicht nach in die Vorschriften integriert werden sollten.

Das Sekretariat der OTIF wurde eingeladen, am 6. November am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der EU teilzunehmen und die Entwicklungen zu präsentieren, die für die EU-Mitgliedstaaten von Belang sind.

V. FAHRPLAN

Das Sekretariat der OTIF hat vorgeschlagen, neue Bestimmungen zur freiwilligen Anwendung zu entwickeln (ggf. in Form einer neuen ETV und/oder TSI oder

einer Anlage zu einer ETV und/oder TSI). Wenn diese Vorschriften angewendet werden, wäre jedoch eine Kompatibilitätsprüfung durch ein Prüforgan oder eine benannte Stelle durchzuführen. Dieser Grundsatz entspricht in etwa mit demjenigen aus Anlage C der ETV Güterwagen. Durch die Anwendung der Bestimmungen auf Reisezugwagen kann der betreffende Reisezugwagen vom Antragsteller als austauschbar bezeichnet werden (dies wäre dann auch im Technischen Dossier anzugeben). Alle sonstigen Fahrzeugtypen, einschließlich nicht als austauschbar eingestufte Reisezugwagen, unterlägen nicht dem Anwendungsbereich der neuen Vorschrift.

Wie in Punkt 2 erwähnt, arbeitet die ERA derzeit an der Entwicklung von Bestimmungen, mit denen eine Einzelzulassung von Reisezugwagen möglich werden soll. Parallel dazu sollte der Sektor (z. B. unter der Leitung der GEB und/oder der UIC) eine umfassende Sammlung der zusätzlich zu der ETV LOC&PAS benötigten Vorschriften zusammenstellen. Erst wenn diese Vorschriftensammlung vollständig ist, kann die WG TECH die technischen Lösungen analysieren und diejenigen Vorschriften herausfiltern, die auf der Basis der freiwilligen Anwendung in den Rechtsrahmen aufgenommen werden könnten, sowie diejenigen, die besser in Form von Sektornormen (außerhalb des rechtlichen Rahmens) beibehalten werden sollten. Die Entwicklung neuer Vorschriften für austauschbare Reisezugwagen wird in Übereinstimmung mit der regulären Vorgehensweise vorgenommen (d. h. TSI-Entwürfe werden von der ERA koordiniert und ETV-Entwürfe von der WG TECH).

Bas Leermakers





45. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 23. Juni bis 2. Juli 2014)

Vom 23. Juni bis 2. Juli 2014 fand unter dem Vorsitz von Herrn Jeff Hart (Vereinigtes Königreich) die 45. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 22 stimmberechtigte Staaten, 5 Beobachter-Staaten und 36 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war neben der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Dies war die dritte Sitzung des Bienniums 2013/2014, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter von der OTIF in die Ausgabe 2017 des RID und der UNECE in die Ausgabe 2017 des ADR und des ADN übernommen werden.

Klassifizierung

Munition, Nebel, die Titan-tetrachlorid enthält

Mit der Neuaufnahme von n.a.g.-Eintragungen für inhalationstoxische Stoffe und der Identifizierung von Stoffen, die beim Einatmen giftig sind, in der Gefahrgutliste durch die Sondervorschrift 354 wurde auch der Stoff UN 1838 Titan-tetrachlorid von der Klasse 8 in die Klasse 6.1 umklassifiziert. Diese Änderungen hatten jedoch keinen Einfluss auf die Zuordnung von Munition, Nebel, mit oder ohne Zerleger, Ausstoß- oder Treibladung der UN-Nummern 0015, 0016 und 0303, obwohl diese gemäß dem Glossar für Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 als Nebelstoff Titan-tetrachlorid enthalten können. Die Giftigkeit dieses Stoffes wird nur dann herabgesetzt, wenn eine Reaktion mit Luftfeuchtigkeit stattfinden kann. Bei einer Beschädigung während der Beförderung kann es zu einem Freiwerden des Stoffes kommen, dessen Masse je Granate etwa 1 kg beträgt.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, in der Sondervorschrift 204, die diesen drei Stoffen zugeordnet ist, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach eine Kennzeichnung mit dem Gefahrzettel nach Muster 6.1 erforderlich ist, wenn der Nebelstoff gemäß den Kriterien der Klasse 6.1 beim Einatmen giftig ist.

Da die Sondervorschrift 204 nicht in das RID/ADR/ADN übernommen wurde, ihr Inhalt aber aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit durch zusätzliche Zeilen in der Tabelle A des RID/ADR/ADN abgebildet wurde, wird diese Änderung für das RID/ADR/ADN vermutlich mit einer weiteren Zeile in der Tabelle A des Kapitels 3.2 umgesetzt

werden.

Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme

Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme sind derzeit der UN-Nummer 3269 zugeordnet, wobei die dieser UN-Nummer zugeordnete Sondervorschrift 230 erläutert, dass diese Mehrkomponentensysteme aus einem entzündbaren flüssigen Grundprodukt bestehen, das der Klasse 3, Verpackungsgruppe II oder III zugeordnet ist. Nach Angaben der Industrie existieren mittlerweile auch solche Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme, die als Grundprodukt einen entzündbaren festen Stoff enthalten, der die Zuordnungskriterien der Klasse 4.1 erfüllt.

Der UN-Expertenunterausschuss genehmigte die Aufnahme einer zusätzlichen UN-Nummer für Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme, die aus einem entzündbaren festen Grundprodukt bestehen, sowie mehrere damit zusammenhängende Folgeänderungen.

Uranhexafluorid

Uranhexafluorid kann abhängig von seinen Eigenschaften im RID/ADR/ADN folgenden Eintragungen zugeordnet werden:

- UN 2977 RADIOAKTIVE STOFFE, URANHEXAFLUORID, SPALTBAR,
- UN 2978 RADIOAKTIVE STOFFE, URANHEXAFLUORID, nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt,
- UN 3507 URANHEXAFLUORID, RADIOAKTIVE STOFFE, FREIGESTELLTES VERSANDSTÜCK mit weniger als 0,1 kg je Versandstück, nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt.

Der letztgenannten UN-Nummer, die in die Ausgabe 2015 des RID/ADR/ADN neu aufgenommen wurde, ist die Sondervorschrift 369 zugeordnet. Diese legt fest, dass dieser Stoff der Klasse 8 mit der Nebengefahr der Radioaktivität zugeordnet ist. Das Sicherheitsdatenblatt für Uranhexafluorid weist neben den Gefahren der Radioaktivität und der Ätzwirkung aber auch die Gefahr der Giftigkeit der Verpackungsgruppe I auf.

Unter Berücksichtigung der in der Sondervorschriften 172 und 290 festgelegten Grundsätze entschied der UN-Expertenunterausschuss, den UN-Nummern 2977 und 2978 neben der Hauptgefahr der Radioaktivität und der Nebengefahr der Ätzwirkung zusätzlich die Nebengefahr der Giftigkeit zuzuordnen. Für die UN-Nummer 3507 wurde als neue Hauptgefahr die Gefahr der Giftigkeit festgelegt. Die bisherige Hauptgefahr der Ätzwirkung wird zur Nebengefahr.



Verpackung

Bergungsdruckgefäße

In die Ausgabe 2013 des RID/ADR/ADN wurden neue Vorschriften für Bergungsdruckgefäße aufgenommen. Dabei wurde der Fassungsraum eines Bergungsdruckgefäßes auf 1000 Liter beschränkt. Diese Begrenzung des Fassungsraumes resultierte aus einem Kompromiss, um damals im UN-Expertenunterausschuss vorhandenen Bedenken gegen die Aufnahme solcher Vorschriften zu begegnen.

Da dies aber bedeutet, dass beschädigte Druckfässer und Großflaschen mit einem Fassungsraum von bis zu 1000 Litern nicht in Bergungsdruckgefäße verladen werden können, wurde bei dieser Sitzung ein erneuter Versuch unternommen, den höchstzulässigen Fassungsraum von Bergungsdruckgefäßen zu erhöhen, nachdem bei der Verwendung von Bergungsdruckgefäßen mittlerweile Erfahrungen gesammelt werden konnten,

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, den Fassungsraum von Bergungsdruckgefäßen zwar auf 3000 Liter zu erhöhen, jedoch die Summe der einzelnen Fassungsräume der in das Bergungsdruckgefäß eingesetzten beschädigten Druckgefäße weiterhin auf 1000 Liter zu begrenzen.

Verpackungsanweisungen für Gase und Chemikalien unter Druck

In den Verpackungsanweisungen P 200 (Gase) und P 206 (Chemikalien unter Druck) sind keine Anweisungen enthalten, wie der Füllungsgrad und der Prüfdruck zu berechnen sind, wenn die flüssige Phase durch ein verdichtetes Gas überlagert ist. In diesen Fällen müssen beide Bestandteile, d.h. die flüssige Phase und das verdichtete Gas, bei der Berechnung des Innendruckes des Druckgefäßes herangezogen werden. Folgende einzelne Punkte sind dabei zu berücksichtigen:

- volumetrische Ausdehnung der flüssigen Phase,
- Dampfdruck bei 65 °C,
- Druck des verdichteten Gases bei 65 °C im verringerten Volumen,
- Löslichkeit des verdichteten Gases in der Flüssigkeit.

Da keine geeigneten Normen zur Verfügung stehen, auf die verwiesen werden könnte, entschied der UN-Expertenunterausschuss entsprechende Ergänzungen in den Verpackungsanweisungen P 200 und P 206 vorzunehmen.

ISO-Normen für das Befüllen

Auf Antrag der Internationalen Normungsorganisation (ISO) werden in der Verpackungsanweisung P 200 Verweise auf ISO-Normen vorgenommen, welche die Prüfung zum Zeitpunkt des Befüllens von Druckgefäßen behandeln.

Die im RID/ADR in Absatz (7) a) bereits enthaltene Grundanforderung, dass die Befüllung durch qualifiziertes Personal unter Verwendung geeigneter Ausrüstungen und Verfahren vorgenommen werden muss, wird nun auch in die UN-Modellvorschriften übernommen.

Großverpackungen für Aerosole

Der UN-Nummer 1950 Druckgaspackungen sind momentan die Verpackungsanweisungen P 207 und LP 02 zugeordnet. Für die Beförderung von Abfall-Druckgaspackungen gelten Sondervorschriften für die Verpackung (PP 87 bzw. L 2), welche fordern, dass in die Verpackungen beispielsweise saugfähiges Material aufgenommen werden muss, um während der Beförderung frei werdende Flüssigkeit zurückzuhalten. Im Gegensatz zu normalen Verpackungen müssen Großverpackungen jedoch mit einer Innenverpackung versehen sein, die unter Prüfbedingungen dicht bleiben müssen. Nach Ansicht des Vereinigten Königreichs ist es unnötig, für Großverpackungen, in denen Abfall-Druckgaspackungen befördert werden, sowohl eine Innenverpackung als auch ein Mittel für das Zurückhalten frei werdender Flüssigkeit (z.B. saugfähiges Material) zu fordern.

Das Vereinigte Königreich hat auch festgestellt, dass die Verpackungen gemäß der Verpackungsanweisung P 207 den Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe II entsprechen müssen, während gemäß der Sondervorschrift L 2 für Großverpackungen zur Beförderung von Abfall-Druckgaspackungen lediglich die Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe III gefordert werden. Dies bedeutet, dass für eine Kiste mit einem Fassungsraum von 451 Litern eine Fallprüfung aus 0,8 m Höhe genügt, während für eine Kiste mit einem Fassungsraum von 449 Litern ein Falltest aus 1,2 m Höhe gefordert wird.

Der UN-Expertenunterausschuss einigte sich darauf, für Aerosole wie im Fall der P 207 eine eigene Verpackungsanweisung für Großverpackungen in die Vorschriften aufzunehmen, welche einerseits auf die Verwendung von Innenverpackungen verzichtet, andererseits aber das Prüfniveau der Verpackungsgruppe II fordert. Auf Wunsch des Europäischen Aerosole-Verbands (FEA) wird darüber hinaus eine Übergangsvorschrift aufgenommen, welche die Weiterverwendung von Großverpackungen, die lediglich den Prüfanforderungen der Verpackungsgruppe III entsprechen, bis Ende 2022 zulässt.

UN 2813 Mit Wasser reagierender fester Stoff, n.a.g.

Die für die UN-Nummer 2813 (mit Wasser reagierender fester Stoff, n.a.g.) geltende Sondervorschrift PP 83 wurde ursprünglich in die Verpackungsanweisungen P 403 und P 410 aufgenommen, um die Beförderung dieses Stoffes in kleinen Mengen in Innenverpackungen ohne Schraubverschlüsse zuzulassen. Hintergrund war die Verwendung zur Erhitzung von Fertigmahlzeiten für Soldaten, Camper und Wanderer.



Da die Verpackungsanweisungen P 403 und P 410 aufgrund später durchgeführter Änderungen nun einen luftdichten Verschluss der Innenverpackungen fordern, der nicht zwingend mit einem Schraubverschluss hergestellt werden muss, und darüber hinaus Innenverpackungen aus Kunststoff mit einer größeren als der in der Sondervorschrift vorgeschriebenen Masse zulassen, entschied der UN-Expertenunterausschuss die Sondervorschrift PP 83 zu streichen.

UN 1873 Perchlorsäure

Die Sondervorschrift PP 28 fordert für die UN-Nummer 1873 (Perchlorsäure mit mehr als 50 Masse-%, aber höchstens 72 Masse-% Säure) die Verwendung von Innengefäßen bzw. Innenverpackungen aus Glas. Perchlorsäure wird unter anderem in der Geochemie und der Halbleiterindustrie für die Elementaranalytik verwendet. Für diese Anwendung wird eine hohe Reinheit des Stoffes gefordert, die nach Angaben einer Nichtregierungsorganisation durch Verpackungen aus Glas oder Metall nicht gewährleistet werden kann. Hingegen würden Fluorpolymer-Kunststoffe eine stabile und chemikalienresistente Verpackungsalternative darstellen, die zudem keine Bruchanfälligkeit wie Verpackungen aus Glas aufwiesen.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm eine Änderung der Sondervorschrift für die Verpackung PP 28 an, welche für Teile der Verpackung, die in direktem Kontakt mit Perchlorsäure stehen, nun auch Kunststoffe zulässt.

Halogenierte Monomethyldiphenylmethane

Bei der 44. Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde beschlossen, die offiziellen Benennungen der UN-Nummern 3151 und 3152 auf halogenierte Monomethyldiphenylmethane auszudehnen, weil diese Stoffe ähnliche chemische und ökotoxikologische Eigenschaften wie polychlorierte Biphenyle (PCB) oder Terphenyle (PCT) aufweisen (siehe Bulletin 1/2014).

Bei dieser Sitzung wurde nun noch eine Folgeänderung in der für diese Stoffe geltenden Verpackungsanweisung P 906 nachgeholt.

Flüssigkeitsdruckprüfung von Druckgefäßen

In Absatz 6.2.1.5.1 g) wird für Druckgefäße im Rahmen der erstmaligen Prüfung eine Flüssigkeitsdruckprüfung vorgeschrieben, wobei „die Druckgefäße einer Ausdehnung, die größer ist als gemäß Bauartspezifikation zugelassen, dem Prüfdruck standhalten müssen“.

Die Gasindustrie wies darauf hin, dass nicht klar festgelegt sei, was unter „gemäß Bauartspezifikation“ zu verstehen sei. Auch könnte die Formulierung „Ausdehnung, die größer ist als ... zugelassen“ den Eindruck erwecken, dass die Volumenausdehnung gemessen werden müsse. Dies sei aber nie beabsichtigt gewesen, vielmehr sollten die unterschiedlichen Verfahren in Europa und Nordamerika

alternativ angewendet werden dürfen. Während in Europa bei der Flüssigkeitsdruckprüfung üblicherweise das Druckgefäß dem Prüfdruck ausgesetzt wird und eine Sichtprüfung vorgenommen wird, um Verformungen, Risse und Undichtheit festzustellen, wird in Nordamerika bevorzugt die volumetrische Ausdehnungsprüfung angewendet, bei der das Druckgefäß in ein Wasserbad getaucht und die während der Druckprüfung verdrängte Wassermenge gemessen wird.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied den Absatz 6.2.1.5.1 g) zu ändern und auf die in der technischen Norm oder dem technischen Regelwerk für die Auslegung und den Bau festgelegten Akzeptanzkriterien zu verweisen.

Kennzeichnung der Innenbehälter von Kombinations-IBC

Der Absatz 6.5.2.2.4 fordert, dass Innenbehälter von Kombinations-IBC mit bestimmten Grundkennzeichnungen zu kennzeichnen sind. Dazu gehören der Code für die IBC-Art, die Verpackungsgruppen, für die die Bauart zugelassen ist, der Name oder Zeichen des Herstellers und das Datum der Herstellung. Das Datum der Herstellung des Innenbehälters kann jedoch vom Datum der Herstellung oder der Reparatur oder der Wiederaufarbeitung des vollständigen Großpackmittels abweichen. In einer neuen Bemerkung wird nun auf diesem Umstand aufmerksam gemacht.

Größe von Kennzeichnungen

Das RID/ADR/ADN enthält in den Unterabschnitten 5.2.1.1 (UN-Nummer) und 6.1.3.1 (Verpackungscode) Bestimmungen betreffend die Zeichenhöhe von Kennzeichnungen, die auf dem Versandstück anzubringen sind. Diese sehen drei Alternativen in Abhängigkeit von der Größe des Versandstücks vor. Die normale Zeichenhöhe ist 12 mm, sie darf bei Versandstücken mit einem Fassungsraum von höchstens 30 Litern oder einer Nettomasse von höchstens 30 kg auf mindestens 6 mm verkleinert werden, während bei Versandstücken mit einem Fassungsraum von höchstens 5 Litern oder einer Nettomasse von höchstens 5 kg lediglich eine angemessene Größe vorgeschrieben wird.

In Sondervorschriften, in denen eine besondere Kennzeichnung des Versandstücks vorgeschrieben wird, fehlen bisher Angaben zur Mindestgröße der Kennzeichnung.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, den Sondervorschriften in Abschnitt 3.3.1 eine allgemeine Bestimmung voranzustellen, in der eine Mindestzeichenhöhe von 12 mm vorgeschrieben wird. In diesem Zusammenhang wurde auch festgestellt, dass der in der Verpackungsanweisung P 137 geforderte verbale Hinweis betreffend die Ausrichtung des Versandstücks durch einen Verweis auf die Ausrichtungspfeile des Absatzes 5.2.1.9.1 ersetzt werden kann.



Beförderungsbedingungen

Beförderung von UN 3170 Nebenprodukte der Aluminiumherstellung oder Nebenprodukte der Aluminiumschmelzung in loser Schüttung

Auf Antrag Norwegens und Spaniens wurde zunächst ein Widerspruch in den Vorschriften beseitigt, der darin besteht, dass dem Stoff UN 3170 Nebenprodukte der Aluminiumherstellung oder Nebenprodukte der Aluminiumschmelzung im Gefahrgutverzeichnis der Code „BK 1“ (Beförderung in bedeckten Schüttgut-Container zugelassen) zugeordnet ist, während der Unterabschnitt 4.3.2.2 der UN-Modellvorschriften (Unterabschnitt 7.3.2.4 des RID/ADR) für alle Stoffe der Klasse 4.3 nur geschlossene wasserdichte Schüttgut-Container (BK 2) zulässt. Da in der Vergangenheit im Landverkehr auch gedeckte Fahrzeuge verwendet wurden, ohne dass es dabei zu gefährlichen Ereignissen gekommen ist, wird aber die Verwendung gedeckter Schüttgut-Container für die Landverkehrsträger durch einen Hinweis in der Sondervorschrift 244 weiterhin zugelassen.

Zur Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung dieser Stoffe wird in der Sondervorschrift 244 die Anforderung aufgenommen, dass vor der Verladung eine Abkühlung auf Umgebungstemperatur oder eine Kalzinierung (Erhitzen) zum Entzug der Feuchtigkeit erfolgen muss. Darüber hinaus muss während der Beförderung eine ausreichende Belüftung sichergestellt und das Eindringen von Wasser verhindert werden. Mit diesen Maßnahmen soll verhindert werden, dass durch die in Verbindung mit Wasser entstehenden Gase, wie Methan oder Wasserstoff, eine entzündbare Atmosphäre gebildet wird.

Für das RID/ADR/ADN sind ähnlich lautende Vorschriften bereits in die Ausgabe 2015 aufgenommen worden (Sondervorschrift CW 37 in Abschnitt 7.5.11). Die im RID/ADR/ADN vorgesehene Kennzeichnung, welche bei geschlossenen Fahrzeugen und Containern ein vorsichtiges Öffnen verlangt, wurde vom UN-Expertenunterausschuss jedoch nicht angenommen. Hierzu wurde die Ansicht vertreten, dass derartige Vorschriften für jeden Verkehrsträger getrennt festgelegt werden sollten.

Prototypen von Lithiumbatterien

Die den UN-Nummern 3090 und 3480 zugeordnete Sondervorschrift 310 schließt Produktionsserien von höchstens 100 Lithiumzellen und -batterien oder Vorproduktprototypen von den Prüfvorschriften des Handbuchs Prüfungen und Kriterien aus, wenn diese Prototypen für die Prüfung befördert werden.

Da diese Sondervorschrift nicht den UN-Nummern 3091 und 3481 zugeordnet ist, bedeutet dies, dass diese Ausnahme nicht auf Lithiumbatterien angewendet werden kann, die in Ausrüstungen enthalten sind. Dies führt bei sehr spezialisierten Geräten, die nur in geringen Stückzahlen hergestellt werden und in die besonders

entwickelte Lithiumbatterien eingesetzt werden, (z.B. einzeln angefertigte Roboter) zu Problemen, da es nicht immer möglich ist, für die Beförderung die Batterie zu entfernen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, die Sondervorschrift 310 zu überarbeiten und ebenfalls Lithiumzellen und -batterien, die in Ausrüstungen enthalten sind, zu erfassen. Für große Ausrüstungen wird zudem eine unverpackte Beförderung unter den von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen zugelassen.

Gegebenenfalls wird der UN-Expertenunterausschuss auf diese Entscheidung nochmals zurückkommen, um die Möglichkeit der Überführung des Inhalts der Sondervorschrift in eine Verpackungsanweisung und die Notwendigkeit einer besonderen Angabe im Beförderungspapier zu diskutieren.

Zukünftige Arbeiten

Roherdöl

In Nordamerika wird in zunehmendem Maße durch Fracking Erdöl aus Ölsand und Schieferöl gewonnen. Da sich diese Lagerstätten abseits der Erdöl-Pipelines befinden, wird Erdöl heute vermehrt auf dem normalen Landweg befördert.

Als Folge des katastrophalen Eisenbahnunfalls in Lac Mégantic, Quebec, im Juli 2013 sowie einer Reihe weiterer schwerer Unfälle hatten Kanada und die Vereinigten Staaten von Amerika dem UN-Expertenunterausschuss ein gemeinsames Diskussionspapier unterbreitet, in dem die Frage gestellt wurde, ob die bestehenden Eintragungen für UN 1267 Roherdöl angesichts der vielfältigen Variationen in der Zusammensetzung, insbesondere in Bezug auf den Anteil entzündbarer Gase ausreichend sind oder ob neben dem Flammpunkt und dem Siedepunkt nicht auch der Dampfdruck berücksichtigt werden sollte.

Wegen der Komplexität des Themas wurde zunächst entschieden, diese Frage in das Arbeitsprogramm des UN-Expertenunterausschusses für die Jahre 2015 und 2016 aufzunehmen.

Isolierung von Versandstücken, die Trockeneis enthalten

Der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika informierte den UN-Expertenunterausschuss darüber, dass in seinem Land Forschungsarbeiten durchgeführt worden seien, um den Flugverkehrsgesellschaften eine Arbeitshilfe für die Feststellung der Höchstmenge von Trockeneis, die als Fracht in einem Flugzeug befördert werden darf, zur Verfügung zu stellen. Die Sublimationsrate (unmittelbarer Übergang vom festen in den gasförmigen Aggregatzustand) von Trockeneis hängt mit der von außen einwirkenden Wärme, der Strömungsgeschwindigkeit der Luft und den Versandstückabmessungen zusammen. Durch die Begrenzung der CO₂-Bildung wird die Erstickungsgefahr verringert, so dass die Beförderung einer höheren Anzahl von Versandstücken in einem Flugzeug ermöglicht wird.



Die Bildung von gasförmigem Kohlendioxid kann also insbesondere durch eine Isolierung der Versandstücke verringert werden.

Da diese Erkenntnisse auch für die übrigen Verkehrsträger von großem Interesse sind, wird sich der UN-Expertenunterausschuss im nächsten Biennium (2015/2016) näher mit dieser Thematik befassen.

Nächste Sitzung

Die 46. Tagung wird vom 1. bis 9. Dezember 2014 in Genf stattfinden.

Jochen Conrad



Workshop zur Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Tunis, 23. bis 25. September 2014)

Vom 23. bis 25. September 2014 fand in Tunis im Rahmen eines von der Europäischen Union finanzierten EuroMed-Verkehrsprojekts ein Workshop zur Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter statt, an dem auch die OTIF vertreten war, um das RID und seine Einbindung in das COTIF vorzustellen.



Das EuroMed-Verkehrsprojekt erfasst den Straßen-, den Eisenbahn- und den städtischen Nahverkehr und erstreckt sich auf Marokko, Algerien, Tunesien, Libyen, Ägypten, Palästina, Israel, Jordanien und den Libanon. Schwerpunkt des Projekts ist die Reform und die Anpassung des Vorschriftenrahmens, die Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie die Förderung der Interoperabilität und der Sicherheit der Landverkehrsträger.

Der Generaldirektor des tunesischen Verkehrsministeriums, Herr Ali Fraj, stellte im Rahmen des Workshops das tunesische Eisenbahnnetz vor, das ca. 2000 km umfasst. 450 km im Norden des Landes sind in Normalspur gebaut, der Rest in Meterspur (Mitte und Süden). In erster Linie handelt es sich dabei um eingleisige Strecken, die zum Teil sehr geringe Kurvenradien aufweisen und relative geringe Radsatzlasten zulassen (16 Tonnen auf dem Meterspurnetz).

Jährlich werden von der SNCFT (Société nationale des chemins de fer tunisiens – Staatliche tunesische Eisenbahngesellschaft) 6 Millionen Reisende im Fernverkehr, 40 Millionen Reisende im Nahverkehr und 11 Millionen Tonnen Güter befördert. Pro Tag finden 326 Zugfahrten statt, die unter anderem mit 130 Streckenlokomotiven, 262 Reisezugwagen und 3846 Güterwagen durchgeführt werden.

In den vergangenen Jahren wurden Investitionen durchgeführt, um insbesondere stark befahrene Strecken mit einem zweiten Gleis auszurüsten, die Radsatzlasten zu erhöhen und Signal- und Telekommunikationsanlagen zu modernisieren. Diese Investitionen ermöglichten es, die Höchstgeschwindigkeit für Reisezüge auf dem Meterspurnetz auf 130 km/h zu erhöhen.

In der Zukunft ist mit einer Erhöhung der Phosphat-Transporte auf 8 bis 9,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu rechnen. Für diese Verkehre sollen 20 neue Lokomotiven und 200 Wagen beschafft werden. Gleichzeitig sollen die Gleisanlagen in der Region Gafsa, in der Phosphat abgebaut wird, erneuert und ausgebaut werden (Erhöhung der Radsatzlast auf 25 Tonnen).

Für die Zukunft ist auch eine Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant, welche die Hauptstädte des Maghreb (Casablanca, Algier, Tunis und Tripolis) miteinander verbinden soll. 840 km dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke sind auf tunesischem Hoheitsgebiet vorgesehen. Diese Normalspurstrecke soll Höchstgeschwindigkeiten im Reisezugverkehr von 250 km/h und im Güterverkehr von 120 km/h ermöglichen.



Jochen Conrad



Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 15. bis 19. September 2014)

Vom 15. bis 19. September 2014 fand in Genf die zweite Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2014/2015 statt. 22 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD) sowie 13 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Tanks

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte.

Normen in Absatz 6.8.2.6.1

In der Tabelle in Absatz 6.8.2.6.1 sind momentan folgende Zwischenüberschriften enthalten:

- für alle Tanks,
- für Tanks mit einem höchsten Betriebsdruck von höchstens 50 kPa ...,
- für Tanks für Gase der Klasse 2 und
- für Tanks zur Beförderung flüssiger Erdölprodukte, anderer gefährlicher Stoffe ...“.

Es ist die Frage aufgetaucht, ob diese Zwischenüberschriften einen Teil der Vorschriften darstellen und gemäß Abschnitt 1.1.5 bei Widersprüchen zwischen dem RID/ADR und den Normen Vorrang genießen. In einigen Fällen können diese Zwischenüberschriften in Widerspruch zum Anwendungsbereich einer Norm stehen. Beispielsweise legt der Anwendungsbereich der Norm EN 14432:2006, die in der Tabelle in Unterabschnitt 6.8.2.6.1 aufgeführt ist, fest, dass die Norm für die Auslegung und den Bau von ortsbeweglichen Tanks mit einem Mindestbetriebsdruck von mehr als 50 kPa gedacht ist. Die Listung unter der Zwischenüberschrift „für alle Tanks“ könnte aber zu der Fehlinterpretation führen, dass diese Norm auch für Tanks mit einem Betriebsdruck von weniger als 50 kPa verbindlich anwendbar ist.

In Übereinstimmung mit der in die Ausgabe 2015 des RID/ADR neu aufgenommenen Vorschrift, wonach der Anwendungsbereich jeder Norm durch die Anwendungsbestimmung der Norm definiert wird, wurde entschieden, die Zwischenüberschriften zu streichen. Stattdessen werden wie in Unterabschnitt 6.2.4.1 der Ausgabe 2015 des RID/ADR, in dem die für Druckgefäße geltenden Normen aufgeführt sind, zwei Zwischenüberschriften aufgenommen, um eine Unterscheidung zwischen Normen treffen zu können, die einerseits für die Auslegung und den Bau von Tanks und andererseits für die Ausrüstung gelten.

Sondervorschrift 658

Mit dem RID/ADR 2013 wurde die Sondervorschrift 658 in Kraft gesetzt, die für UN 1057 Feuerzeuge und UN 1057 Nachfüllpatronen für Feuerzeuge Beförderungen unter erleichterten Bedingungen vorsieht, soweit bestimmte Mengen nicht überschritten werden. So darf die gesamte Bruttomasse derartiger Versandstücke, die in einem Wagen/Fahrzeug befördert werden, höchstens 100 kg betragen.

Diese Sondervorschrift löste die multilateralen Sondereinbarungen RID 5/2010 und ADR M213 ab, die vergleichbare Erleichterungen vorsahen.

Da auch Großcontainer für derartige Beförderungen verwendet werden, wurde auf Antrag Österreichs eine Ausdehnung der Sondervorschrift 658 auf Großcontainer vorgenommen.

Abschnitt 5.5.3

Die letzte Gemeinsame Tagung war erneut mit dem Thema Trockeneis befasst. Dabei wurde auf einen tödlichen Unfall hingewiesen, der sich bei der Beförderung von Trockeneis in einem Privatfahrzeug ereignet hatte. Mehrere Delegationen hatten in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer Trennung des Fahrerhauses vom Ladeabteil hervorgehoben (siehe Zeitschrift 2/2014). Ein gemeinsamer Antrag Österreichs und Spaniens konnte damals aus Zeitgründen nicht vollständig behandelt werden.

In einem neuen Dokument wurde darauf hingewiesen, dass eine äußere Kennzeichnung von Fahrzeugen (siehe Absatz 5.5.3.6.1), deren Fahrerhaus vom Ladeabteil nicht getrennt ist, wenig sinnvoll ist, da sich der Fahrer ja bereits im Fahrzeug befindet und damit einer Gefährdung ausgesetzt ist. Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen, in Absatz 5.5.3.3.3 unterschiedliche Vorschriften für gut belüftete Fahrzeuge und solche Fahrzeuge aufzunehmen, bei denen eine Belüftung bauartbedingt nicht möglich ist.

So sollte auf eine Kennzeichnung verzichtet werden können, wenn Versandstücke, die ein Kühl- oder Konditionierungsmittel enthalten, in einem gut belüfteten Fahrzeug befördert werden. In einer Bemerkung sollte näher spezifiziert werden, was unter «gut belüftet» eine Atmosphäre zu verstehen ist, in der die Kohlendioxidkonzentration unter 0,5 Vol.-% und die Sauerstoffkonzentration über 19,5 Vol.-% liegt. Diese Definition wurde aus den Vorschriften für den Arbeitsschutz abgeleitet.

Eine Kennzeichnung sollte hingegen in den Fällen vorgeschrieben werden, in denen eine Belüftung nicht möglich (wärmeisolierte Ladeabteile oder Ladeabteile mit Kältespeicher oder Kältemaschine) oder nicht erforderlich ist (Verhinderung eines Gasaustausches zwischen dem Ladeabteil und dem Fahrerhaus).



Die Vertreter Österreichs und Spaniens hoben in ihrem Antrag auch einen Widerspruch in den Vorschriften hervor, wonach die alleinige Beförderung von Trockeneis der UN-Nummer 1845 von den Vorschriften freigestellt ist, während bei einer Beigabe von Trockeneis zu Kühl- oder Konditionierungszwecken wenigstens die Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 anzuwenden sind. Im Übrigen sind auch für die anderen in Abschnitt 5.5.3 namentlich genannten Stoffe, die eine Erstickungsgefahr darstellen können (Stickstoff, tiefgekühlt, flüssig (UN 1977) oder Argon, tiefgekühlt, flüssig (UN 1951)) die vollständigen Vorschriften des RID/ADR anzuwenden, wenn sie als Sendung befördert werden.

Nach einer intensiven Diskussion nahm die Gemeinsame Tagung die Änderung der Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 an und entschied, bei der Beförderung von UN 1845 Kohlendioxid, fest (Trockeneis) wenigstens die Einhaltung der Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 zu fordern.

Offene Fragen

Die meisten der bei dieser Tagung vorgelegten Anträge konnten nicht abschließend behandelt werden und werden bei der nächsten Gemeinsamen Tagung erneut auf der Tagesordnung stehen. Dies betrifft unter anderem die folgenden Punkte:

- Ersatz des Begriffs „Kraftstoff“ in den Freistellungsvorschriften des Unterabschnitts 1.1.3.3, um auch sonstige flüssige Brennstoffe zu erfassen, mit denen Ausrüstungen betrieben werden, die keine Verbrennungsmotoren sind, wie beispielsweise Heizeinrichtungen;
-
- Möglichkeit elektronischer Prüfungsverfahren für Gefahrgutbeauftragte, ADR-Fahrzeugführer und ADN-Sachkundige;
- Beförderung lebender gentechnisch veränderter Tiere;
- Beförderung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten, die gefährliche Güter wie beispielsweise Lithiumbatterien enthalten. Hierzu sollte zunächst eine Bestandsaufnahme der im Rahmen der Anwendung der europäischen Richtlinie 2012/19/EU über Elektro- und Elektronik-Altgeräte in den EU-Mitgliedstaaten durchgeführten Studien und Projekten vorgenommen werden;
- Stichprobenprüfung von Flüssiggas-Flaschen, die mit einem Schaumstoff umformt sind, anstelle einer Einzelprüfung, und eventuelle Ausdehnung dieser alternativen Prüfung auf andere Flaschen-Bauarten;
- Druckgefäße für Gotcha-Waffen;
- Schutz der Öffnungen von Tanks mit Obenentleerung gegen Staub und andere verunreinigende Substanzen;
- unterschiedliche farbliche Kennzeichnung der Verschlüsse des Tauchrohrs und der Entlüftungsöffnung;

- Aufbewahrung der Tankakte in elektronischer Form;
- Anforderungen an festverbundene Spezialbehälter und Spezialcontainer für die Beförderung von Wärmeenergie ohne Be- und Entladung des Wärmespeichermediums.

Folgende Themen erfordern eine vorherige Befassung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter und werden im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 19. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen erneut behandelt:

- Sichtbarkeit der Zulassungskennzeichen der Verpackungen in einer Umverpackung;
- in Fahrzeugen und Geräten der UN-Nummern 3166 und 3171 enthaltene Lithium-batterien;
- Anhebung des Grenzwertes von 100 Wh für die Verpackungs- und Bezeichnungsvorschriften für kleine freigestellte Lithium-Ionen-Batterien unter der Sondervorschrift 188 des RID/ADR;
- Zulassung der volumetrischen Ausdehnungsprüfung als Alternative zur Flüssigkeitsdruckprüfung von Druckgefäßen;
- wiederkehrende Prüfung und Flüssigkeitsdruckprüfung der einzelnen Flaschen eines MEGC mit oder ohne Demontage der Flaschen.

Nächste Tagung

Die Gemeinsame Tagung wird vom 23. bis 27. März 2015 ihre Beratungen für die Änderungen 2017 des RID/ADR/ADN fortsetzen.

Jochen Conrad



Multimodale Beförderungen Eisenbahn-See

Vorteil des einheitlichen Rechtes

Aus Artikel 1 § 3 CIV und Artikel 1 § 4 CIM ergibt sich eine Möglichkeit, die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV/CIM nicht nur auf Eisenbahnbeförderungen, sondern auch auf Beförderungen zur See oder auf Binnengewässern anzuwenden. Diese in den Anhängen A (CIV) und B (CIM) zum COTIF für den Personen- und für den Güterverkehr parallel gestaltete Bestimmung bietet einen erheblichen Vorteil: Sie ermöglicht es den Kunden des Eisenbahnverkehrs, einen einzigen Vertrag auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsdokumentes für multimodale Verkehre Eisenbahn-See zu schließen. Ansonsten würde überall, wo eine Seestrecke ein Teil des Beförderungswegs ist, das Rechtsregime der Beförderung zweimal wechseln, vom Eisenbahn- zum Seerechtsregime (Haager Regeln/Haag-Visby Regeln) und zurück zum Eisenbahnrechtsregime. Multimodale Beförderungen Eisenbahn-See im CIM-Regime werden unter anderem in der Ostsee, in der Nordsee, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer durchgeführt.

AGB Eisenbahn-Seeverkehr des CIT

Es handelt sich insbesondere in Bezug auf den Güterverkehr um ein aktuelles Thema. Diese Möglichkeit motiviert neue Mitgliedstaaten, dem COTIF beizutreten. Beim Interessenverband der Beförderer, dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), wurde das zunehmende Interesse an Eisenbahn-Seebeförderungen dadurch deutlich, dass mehrere Sitzungen einer neu ins Leben gerufenen Expertengruppe „Multimodalität“ den Arbeiten an der Schaffung von „Allgemeinen Bedingungen für den Vertrag über die internationale Beförderung von Gütern im Eisenbahn-Seeverkehr“ (AGB Eisenbahn-Seeverkehr) gewidmet wurden und dass nun das Thema von einem neuen Ausschuss „Multimodalität“ des CIT weiter verfolgt werden soll.

Die Sektionen „Recht“ und „Gefährliche Güter“ der OTIF haben sich an der Ausarbeitung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr beteiligt. Es handelt sich zwar um ein internes Dokument des CIT, das den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellt wird, es wird jedoch die korrekte Anwendung des COTIF und seiner Anhänge B und C (RID) erleichtern. Die wesentlichen Fragen zu diesem Thema, das im Weiteren nur auf den Eisenbahn-See-Güterverkehr beschränkt ist, werden hier aus Sicht der OTIF dargestellt.

Rechtliche Grundlagen und Verfahren zur Unterstellung von Beförderungen zur See den ER CIM

Die institutionelle Grundlage für diesen besonderen Fall der erweiterten Anwendung des für den Eisenbahnverkehr geschaffenen Rechtsregimes stellt Artikel 24 COTIF dar. Für den Zweck ergänzender Beförderungen zur See (oder auf Binnengewässern) führt der Generalsekretär die „Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM“. Diese

Liste schafft Klarheit in der Frage, auf welche multimodale Beförderungen die ER CIM Anwendung finden.

Um einen Konflikt mit dem Seerecht zu vermeiden, werden die Bedingungen für die Anwendung der ER CIM auf Beförderungen zur See in Artikel 1 CIM genau festgelegt:

1. Beförderung auf einer eingetragenen Linie,
2. einziger Beförderungsvertrag und
3. Ergänzung zu einer Beförderung auf der Schiene.

Nach Ablauf eines in Artikel 24 COTIF beschriebenen Verfahrens und bei Erfüllung aller Bedingungen gemäß Artikel 24 COTIF und Artikel 1 § 1 und 4 CIM werden Beförderungen im Eisenbahn-See-Verkehr unter dem CIM-Regime abgewickelt.

Linien zur See, die zwei Mitgliedstaaten des COTIF miteinander verbinden, können nur im Einverständnis beider Staaten eingetragen werden. In anderen Worten, es muss ein übereinstimmender Wille beider Staaten dahingehend bestehen, dass der Eisenbahnverkehr unter Einschluss einer Schifffahrtsbeförderung dem CIM-Regime unterstellt wird. Das Einverständnis beider Staaten ist eine *conditio sine qua non* für jede Eintragung einer Fähr- oder sonstigen Linie zur See. Artikel 24 COTIF schreibt dem an einer Eintragung interessierten Mitgliedstaat nicht vor, in welcher Form er die Zustimmung des anderen Staates zu dokumentieren hat. Eine Verweisung auf eine mit dem anderen Mitgliedstaat geschlossene Vereinbarung wird in der Praxis des Depositors als ausreichend angesehen.

Es spielt hingegen keine Rolle, wenn die Reederei ihren Sitz in einem dritten Staat hat. Es kann sein, dass ein Mitgliedstaat eine Linie zur See eintragen lässt, die von einem in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben wird.

Das eigentliche Verfahren sieht wie folgt aus:

- Mitteilung eines an einer Eintragung interessierten Mitgliedstaates, die im Einverständnis mit dem anderen betroffenen Mitgliedstaat erfolgt;
- Mitteilung des Generalsekretärs betreffend diese Eintragung an alle Mitgliedstaaten;
- Ablauf einer einmonatigen Frist seit der Mitteilung des Generalsekretärs.

Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen aus rechtlicher Sicht

Aus dem Vorgesagten ergibt sich zwangsläufig, dass diesem Verfahren bestimmte Schritte vorausgehen müssen. Eine Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen den betroffenen Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen wird in den meisten Fällen der Ausgangspunkt sein.



Hier stellt sich die Frage, welche Form diese Zusammenarbeit annehmen soll. In der Praxis kommen zwei verschiedene Modelle vor:

1. Das Eisenbahn- und das Schifffahrtsunternehmen können die multimodale Beförderung als aufeinanderfolgende Beförderer gemäß Artikel 26 CIM durchführen. Das Schifffahrtsunternehmen, das sich auf eine aufeinanderfolgende Beförderung einlässt, lässt sich dabei als gleichberechtigtes Mitglied einer Kette von Beförderern bewusst auf das Eisenbahnfrachtrechtsregime ein.
2. Das Eisenbahnunternehmen spielt die Hauptrolle: Unter seiner Verantwortung erfolgt nicht nur die eigentliche Eisenbahnbeförderung, sondern auch die ergänzende Beförderung zur See. Das Schifffahrtsunternehmen übernimmt in diesem Fall die Rolle des Erfüllungsgehilfen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gemäß Artikel 40 CIM. Während das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Kunden gemäß CIM haftet, kann es das Schifffahrtsunternehmen bei diesem Modell vermeiden, mit dem Eisenbahnfrachtrechtsregime direkt konfrontiert zu sein.

Ein Modell ist von Gesetzes wegen klar ausgeschlossen: Der Seebeförderer kann nicht ausführender Beförderer sein, da die Ausführung der Beförderung auf der Schiene ein wesentliches Element der Begriffsbestimmung „ausführender Beförderer“ ist (Art. 3 Buchst. b) CIM). Selbst bei Beförderungen mit Fährschiffen kommt dieses Modell der Zusammenarbeit nicht in Frage, da die eigentliche Beförderung der Güter (mit Ausnahme der Verlade- und der Entladungsvorgänge auf dem Fährschiff) nicht auf der Schiene stattfindet.

Die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen werden in der Praxis die Vor- und Nachteile des einen und des anderen in Frage kommenden Modells abwägen. Die multimodale Natur der Beförderung kommt zweifellos deutlicher zum Ausdruck, auch gegenüber dem Kunden, wenn das Schifffahrtsunternehmen als ein Glied in der Kette aufeinander folgender Beförderer mitwirkt. Als ein Glied in der Kette kann ein Schifffahrtsunternehmen als Beförderer gegenüber dem Kunden, insbesondere bei Kundenabkommen, welche die Grundlage für künftig abzuschließende Beförderungsverträge bilden, mehr mitgestalten. Damit können die Besonderheiten der Seestrecke, also die multimodale Natur der Beförderung, besser berücksichtigt werden. Theoretisch gesehen könnte dieses Modell mit mehr Risiko für den Seebeförderer verbunden sein. Doch der Seebeförderer wird wohl kaum je der erste oder der letzte Beförderer sein, gegen den Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag gemäß Artikel 45 CIM geltend gemacht werden können. Damit relativiert sich dieses Risiko.

Hingegen kann das Modell, in dem das Schifffahrtsunternehmen die Rolle des Erfüllungsgehilfen übernimmt, für einen Eisenbahnbeförderer interessant sein,

der eine Beförderungsleistung aus einer Hand anbieten will. Und für den Seebeförderer hat dieses Modell den Vorteil, dass er nur für seinen Teil der Beförderung und nur gegenüber dem Eisenbahnunternehmen haftet.

Besonderes Haftungsregime

Das Eisenbahnrecht ist im Vergleich mit dem Seerecht hinsichtlich der Haftung strenger: Es ist eine objektive Haftung mit nur wenigen Haftungsbefreiungsgründen vorgesehen. Damit dies nicht zum abschreckenden Hindernis für Schifffahrtsunternehmen wird, besteht die Möglichkeit, bei der Eintragung einer Linie einen Vermerk betreffend ein besonderes Haftungsregime vorzusehen. Dieser Vermerk hat eine Erweiterung der Haftungsbefreiungsgründe des Beförderers zur Folge. Zusätzlich zu den in den CIM für reine Eisenbahnbeförderungen vorgesehenen Haftungsbefreiungsgründen kommen dann einige aus dem Seerecht übernommene Haftungsbefreiungsgründe in Betracht (allerdings – im Gegensatz zu CIM/COTIF 1980 und zu den Haag-Visby Regeln – nicht mehr das sog. „nautische Verschulden“). Nicht nur über die Eintragung der Linie, sondern auch über dieses besondere Haftungsregime gemäß Artikel 38 CIM müssen sich beide Staaten, deren Staatsgebiete die Linie verbindet, einig sein.

Wenn man die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM betrachtet, stellt man fest, dass von der Möglichkeit des besonderen Haftungsregimes im Sinne des Artikels 38 CIM ziemlich häufig Gebrauch gemacht wurde. Bei jeder neuen Eintragung müssen sich allerdings die interessierten „stakeholder“ dessen bewusst sein, dass es sich hier um keinen Automatismus handelt: Falls gewünscht, muss das besondere Haftungsregime im Sinne des Artikels 38 CIM Gegenstand der Einigung beider betroffener Mitgliedstaaten und Gegenstand der Mitteilung an den Generalsekretär sein.

Zulassung gefährlicher Güter zur Beförderung im Eisenbahn-Seeverkehr

Werden gefährliche Güter im multimodalen Verkehr Eisenbahn-See befördert, müssen für die Seestrecke die Vorschriften des IMDG-Codes (Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen) angewendet werden. Obwohl die Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr weitestgehend mit den Gefahrgutvorschriften für den Seeverkehr harmonisiert sind, müssen dabei verschiedene Besonderheiten beachtet werden.

Gefährliche Güter sind zur Beförderung im Eisenbahn-Seeverkehr nur zugelassen, wenn sie sowohl den Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C des COTIF) als auch den Vorschriften des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) entsprechen. Gefährliche Güter, die für die Beförderung auf Seeschiffen nicht zugelassen



sind, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Absatz 1.1.4.2.1 RID erlaubt bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, folgende Abweichungen für die Eisenbahnstrecke:

- Versandstücke, die nach den Vorschriften des IMDG-Codes gekennzeichnet und bezettelt sind, müssen nicht nach den Vorschriften des RID gekennzeichnet und bezettelt werden;
- für die Zusammenpackung in einem Versandstück dürfen die Vorschriften des IMDG-Codes angewendet werden;
- Container, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer sowie Wagen, die eine Wagenladung Versandstücke mit ein und demselben Gut enthalten, die nach den Vorschriften des IMDG-Codes mit Großzetteln (Placards) versehen und gekennzeichnet sind, müssen nicht nach den Vorschriften des RID mit Großzetteln (Placards) und einer orangefarbenen Kennzeichnung versehen sein.

Bei Anwendung einer dieser Abweichungen muss im Beförderungspapier in Großbuchstaben vermerkt werden:

„BEFÖRDERUNG NACH ABSATZ 1.1.4.2.1 RID“.

Da im IMDG-Code keine vergleichbaren Abweichungen vorgesehen sind, empfiehlt es sich, bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, bereits am Anfang der Beförderung die Vorschriften des IMDG-Codes für die Kennzeichnung, die Bezettelung und das Anbringen von Großzetteln (Placards) anzuwenden.

Insbesondere sieht der IMDG-Code beim Anbringen von Großzetteln (Placards) folgende Besonderheiten vor:

- die Großzettel (Placards) und die Kennzeichnungen auf den Beförderungseinheiten müssen seewasserfest sein;
- auf den Beförderungseinheiten müssen entweder auf dem Großzettel (Placard) unterhalb des Bildsymbols oder auf einer rechteckigen orangefarbenen Tafel direkt neben dem Großzettel (Placard) die UN-Nummern angegeben sein;
- auf Tankbeförderungseinheiten und Schüttgut-Containern muss die offizielle Benennung für die Beförderung angegeben sein;
- Beförderungseinheiten, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, müssen unabhängig von der Bruttogesamtmasse der beförderten Versandstücke an den Außenseiten mit der Kennzeichnung gemäß Absatz 3.4.5.5.4 IMDG-Code versehen sein;

- Großcontainer und ortsbewegliche Tanks müssen an beiden Längsseiten und an beiden Enden mit Großzetteln (Placards) versehen sein.

Für die Beförderung auf Ro/Ro-Schiffen auf der Ostsee können Erleichterungen des *Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen auf der Ostsee (MoU)* anwendbar sein. Das MoU gilt für Beförderungen zwischen Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden.

Eva Hammerschmiedová / Jochen Conrad

Aktualisierung der Liste der Eisenbahnstrecken und Linien auf Binnengewässern

Eisenbahnstrecken CIV/CIM:

Eintragung der neuen Eisenbahnlinien (Spurweite 1520 mm) „Halmeu - Dyakovo“ (3,6 km) und „Dornești - Vadul-Siret“ (18,8 km). Infolge dieser Eintragungen wird der Abschnitt Ukraine neu herausgegeben.

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV/CIM:

Enfällt

Siehe www.otif.org, unter „Veröffentlichungen“.

Auf einen Blick

Für einen kurzen geografischen Überblick der See- und Binnenlinien...

CIV [hier klicken @ !](#)

CIM [hier klicken @ !](#)

Ayoub Elkaroubi



Unterschied zwischen Verlust und Beschädigung von Gütern in den ER CIM

Titel III der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen) legt die Haftungsregeln in Bezug auf den Eisenbahnbeförderer fest.

Die Artikel 29 bis 32 der ER CIM behandeln die einzelnen Haftungsaspekte bei Verlust oder Beschädigung von Gütern im Speziellen.

Obwohl der Unterschied zwischen den beiden Begriffen *Verlust* und *Beschädigung* in einigen Rechtssystemen ziemlich eindeutig ist, scheint es, als könnte es in anderen Rechtssystemen dennoch zu Auslegungsschwierigkeiten kommen.

Mit diesem Artikel soll eine didaktische Differenzierung angestellt werden, um so ein für allemal klarzustellen, ob tatsächlich ein so großer Unterschied zwischen den beiden Begriffen besteht und wenn ja welcher.

Keine formale Definition

Beginnen wir mit der Feststellung, dass weder Anhang B noch irgendein anderer Anhang des COTIF eine formale Begriffsbestimmung für „Verlust“ oder „Beschädigung“ beinhaltet. Auch die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum Übereinkommen), die ebenfalls ein Haftungsregime für den Beförderer im Fall von Verlust oder Beschädigung vorsehen, beinhalten keine Definition dieser beiden Begriffe.

Es sei darauf hingewiesen, dass das in diesen beiden Anhängen des COTIF enthaltene Haftungsregime zwingendes Recht ist, dass also jegliche Klausel, die darauf abzielt, die Haftung des Beförderers zu mindern, zu beschränken oder zu verringern, unwirksam ist.

In Artikel 29 § 1 der ER CIM über die Vermutung für den Verlust des Gutes im Eisenbahnbeförderungsvertrag wird jedoch festgelegt, dass ein Gut als verloren betrachtet werden kann „wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.“

Entsprechend diesem Wortlaut ist jedes Gut, das dem Empfänger nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert wurde, als verloren zu betrachten.

Gänzlicher und teilweiser Verlust

Artikel 30 § 1 unterscheidet klar zwischen dem gänzlichen und dem teilweisen Verlust des Gutes.

Die Folgen für die Entschädigung und die Berechnungsmethoden sind in der Praxis jedoch identisch, unabhängig davon, ob es sich um einen gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes handelt. So sieht der in Artikel 30 § 1 der ER CIM vorgesehene Entschädigungsgrundsatz bei gänzlichem oder teilweisem Verlust Folgendes vor: „Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, allenfalls nach dem Marktpreis, und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut übernommen worden ist, berechnet wird.“

Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung entsprechend Börsenwert, Marktwert oder dem Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut vom Beförderer übernommen worden ist, berechnet. Dabei gelten jedoch die in Artikel 30 § 2 enthaltenen Entschädigungshöchstbeträge von „höchstens 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse“.

Bei Verlust des Gutes gilt die Beförderung als nicht durchgeführt und der Kunde ist daher gemäß Artikel 30 § 4 nicht zur Zahlung des Beförderungspreises verpflichtet: „Der Beförderer hat außerdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten.“

Für die Zwecke der Entschädigung ist es nicht von Belang, ob das Gut gänzlich oder teilweise verloren gegangen ist, in beiden Fällen hat der Beförderer für den gesamten entstandenen Verlust aufzukommen. Es ließe sich aber durchaus die heiklere Frage nach der Entschädigung für einen teilweisen Verlust stellen.

Teilweiser Verlust des Gutes und Beschädigung: quasi identische Konzepte

Auch wenn die Konzepte des teilweisen Verlustes und der Beschädigung identisch erscheinen, muss eine Unterscheidung dieser, infolge ihrer Ähnlichkeit oft zu



Verwirrung führenden beiden Begriffen vorgenommen werden. Noch schwieriger würde dies, wenn man zusätzlich zwischen gänzlicher und teilweiser Beschädigung unterscheiden würde, was das COTIF aber nicht tut. Die meisten Übereinkommen unterscheiden lediglich zwischen gänzlichem Verlust, teilweisem Verlust und Beschädigung, was die Sache etwas vereinfacht.

Bei teilweisem Verlust entspricht der Wertverlust des Gutes oft nicht den Reparaturkosten. Dies stellt kein Problem dar, wenn die Menge des Gutes (beispielsweise in Kilogramm) bestimmt werden kann, da sich die durch den Beförderer zu zahlende Entschädigung nach dem angegebenen Gewicht des Gutes richtet. Problematischer kann es sein, wenn die Menge des beförderten Gutes sich nicht in Kilogramm messen lässt und sein Wert zum Großteil von seiner Integrität am Auslieferungstag abhängt, da das Gut durch einen teilweisen Verlust infolge eines Schadens seinen gesamten Wert verliert. In diesem Fall müssten die Entschädigungsvorschriften, die im Fall von Beschädigungen gelten, angewendet und eine Entschädigung für den Wertverlust des teilweise verlorenen oder beschädigten Gutes gezahlt werden.

Verschiedene Arten der Beschädigung

Wie für den Verlust kann auch bei der Beschädigung zwischen gänzlicher und teilweiser Beschädigung unterschieden werden.

Der Begriff „Beschädigung“ kann im Allgemeinen als der am Gut aufgetretene Schaden definiert werden.

Die Beschädigung eines Gutes im engeren Sinne bezeichnet einen Wertverlust des Gutes durch einen Schaden mit Auswirkungen auf seine Qualität.

Ebenfalls als Beschädigung gilt eine Verschlechterung oder ein Schaden an einem beförderten Gut, aufgrund deren das Gut nicht mehr in der vorgesehenen Weise funktioniert.

Auch die Beschädigungen können gänzliche oder teilweise Beschädigungen sein. Dieses Konzept ist in den ER CIM so zwar nicht enthalten, aber es wird dort vom Prozentsatz der Wertminderung des Gutes gesprochen (Artikel 32 § 1 ER CIM).

Eine gänzliche Beschädigung liegt vor, wenn das Gut seinen Nutzen vollständig verloren hat, seine Wertminderung also 100 % beträgt, eine teilweise Beschädigung liegt vor, wenn das Gut oder die beförderten Objekte lediglich einen Teil ihres Wertes eingebüßt haben.

Alle Beispiele und Definitionen von Beschädigung führen im System der ER CIM zu einem Anspruch auf Entschädigung des Kunden gegenüber dem Beförderer.

Selbst wenn die ER CIM keine formale Definition für „Beschädigung“ enthalten, kann die Bedeutung doch aus dem Wortlaut des Artikels 32 § 1 abgeleitet werden: *„Bei Beschädigung des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Gutes entspricht.“*

Im System der ER CIM kommt jede Wertminderung des Gutes einer Beschädigung gleich und diese Wertminderung begründet einen Anspruch auf Entschädigung.

Im Falle einer Beschädigung, wird der Betrag genau wie beim Verlust des Gutes gemäß Artikel 30 § 1 der ER CIM nach dem Börsenpreis, dem Marktpreis oder dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut vom Beförderer übernommen worden ist, berechnet. Dabei wird jedoch der am Bestimmungsort festgestellte Prozentsatz der Wertminderung berücksichtigt.

Die Entschädigung überschreitet jedoch weder den Betrag, der im Fall ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre, wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, noch den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre, wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist.

Auch im Falle einer Beschädigung profitiert der Beförderer von den in Artikel 30 § 2 der ER CIM vorgesehenen Haftungsbeschränkungen und hat dem Kunden zusätzlich zu der in Artikel 32 § 1 vorgesehenen Entschädigung den Beförderungspreis und die sonstigen Kosten (Zollabgaben usw.) proportional zum Prozentsatz der Wertminderung des beförderten und dem Empfänger abgelieferten Gutes zu erstatten.

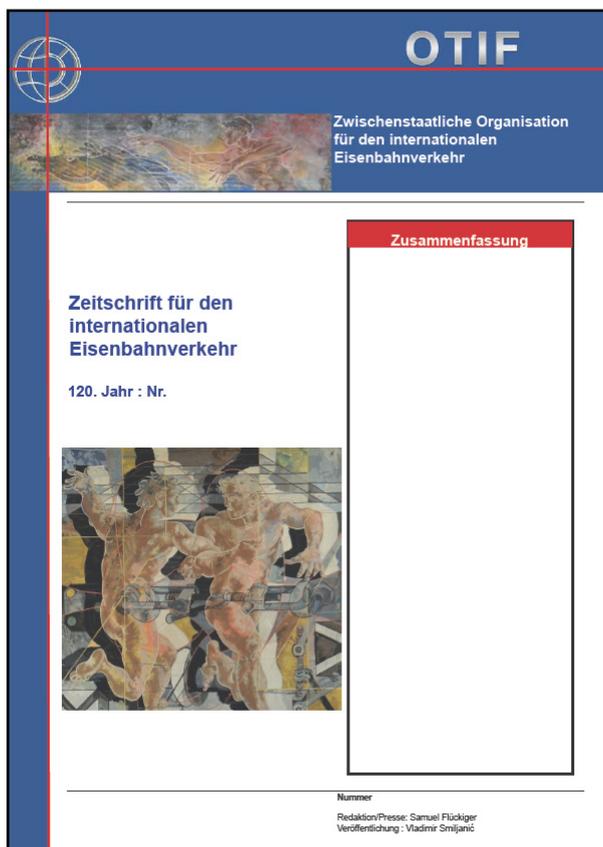
Ausschluss der Haftungsbeschränkung bei Vorsatz

Zum Abschluss sei noch angemerkt, dass die ER CIM – wie die meisten Übereinkommen über den See-, Straßen- und Luftverkehr – eine allgemeine Bestimmung zum Ausschluss der Haftungsbeschränkung aus Artikel 30 § 2 beinhalten, die besagt: *„[...] finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.“*

Der Rechtsdienst



Gratisabo für die elektronische Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr



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**

Bitte geben Sie uns auch Ihre bevorzugte(n) Sprachfassung(en) an.

Das Abo unserer elektronischen Veröffentlichung ist gratis und steht allen interessierten Personen offen.

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter „Presse“ einzusehen.

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

Die Redaktion der Zeitschrift