



Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

123. Jahr : Nr. 1 / 2015



ZUSAMMENFASSUNG

News

Die Ratifizierung Italiens: Erweiterung der
Rechtssicherheit 5

Die Präsentation der OTIF bei der 77.
Tagung des Binnenverkehrsausschusses
der Wirtschaftskommission für Europa
der Vereinten Nationen 6

Juniorexpertenprogramm: Erfahrungen
der Teilnehmer 8

Entwicklungen im Eisenbahnrecht

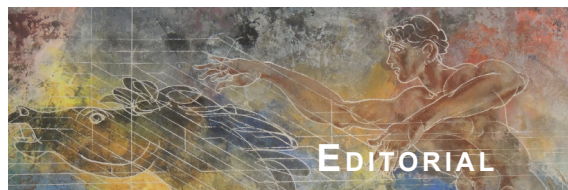
Technische Vorschriften: Ein Satz neuer
und überarbeiteter ETV 9

Studie zum Umgang mit der TSI TAF:
Übertragung in OTIF-Recht oder nicht? 12

Gefahrgut: 46. Tagung des UN-
Expertenunterausschusses für die
Beförderung gefährlicher Güter 14

Gefahrgut: 4. Tagung des RID-Fachaus-
schusses 9

Rechtsprechung: Urteil der Cour
d'Appel Paris vom 6. März 2014 vor dem
Berufungsgericht 22



Von **François Davenne**,
Generalsekretär der OTIF

Diese Ausgabe der Zeitschrift steht ganz im Zeichen einer äußerst erfreulichen Neuigkeit: der Ratifizierung des COTIF 1999 durch Italien. Selbstverständlich hat Italien als Gründungsmitglied der OTIF und Urheber von wegbereitenden Übereinkommen (RIV - Regolamento Internazionale dei Veicoli und RIC - Regolamento Internazionale delle Carrozze) innerhalb der Organisation immer eine aktive Rolle gespielt. Dennoch zeugt dieser Beitritt von dem anhaltend großen Interesse unserer Mitgliedstaaten an der OTIF.

Es ist ein Zeichen der Wertschätzung der Strategie des Sekretariates, welches allem voran die Projekte mit erwiesenem Mehrwert für die Mitgliedstaaten vorantreibt. Und zwar anhand von juristischen und technischen Analysen, gezielten Studien und einer Öffnung für die Entwicklungen in der Welt des Verkehrs.

Dies sind die Grundvoraussetzungen, die erfüllt werden müssen, damit wir unserer Hauptaufgabe nachkommen und auf die Bedürfnisse und Bedenken unserer Mitgliedstaaten eingehen können. Ich bin überzeugt davon, dass sie in der Vielzahl der angeschnittenen Themen diesen Geist der Öffnung und Verantwortlichkeit finden werden.

François Davenne



Beitritt Italiens zum einheitlichen Recht des COTIF 1999

Das Gründungsmitglied der OTIF, Italien, hat kürzlich das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung von 1999 ratifiziert.

Am 5. Februar 2015 hat Italien seine Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bern hinterlegt. Der Beitritt hat in Italien noch am selben Tag Rechtswirkung entfaltet.

Der Beitritt der Mitgliedstaaten der OTIF zum Änderungsprotokoll des COTIF 1980, dem 2006 in Kraft getretenen Protokoll von Vilnius, hat sich in aufeinanderfolgenden Beitrittswellen vollzogen. Durch den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF in 2011 sowie durch neue Projekte hat sich der Prozess erheblich

beschleunigt.









Italien gehört mit seinem Schienennetz von 16751 km, seiner innovativen Industrie und seiner Beteiligung an mehreren wichtigen Güterkorridoren zu den Schwergewichten des europäischen Eisenbahnverkehrs. Mit der Ratifizierung des Protokolls von Vilnius finden nunmehr das COTIF 1999 und dessen 7 Anhänge auf der Gesamtheit des italienischen Schienennetzes Anwendung.

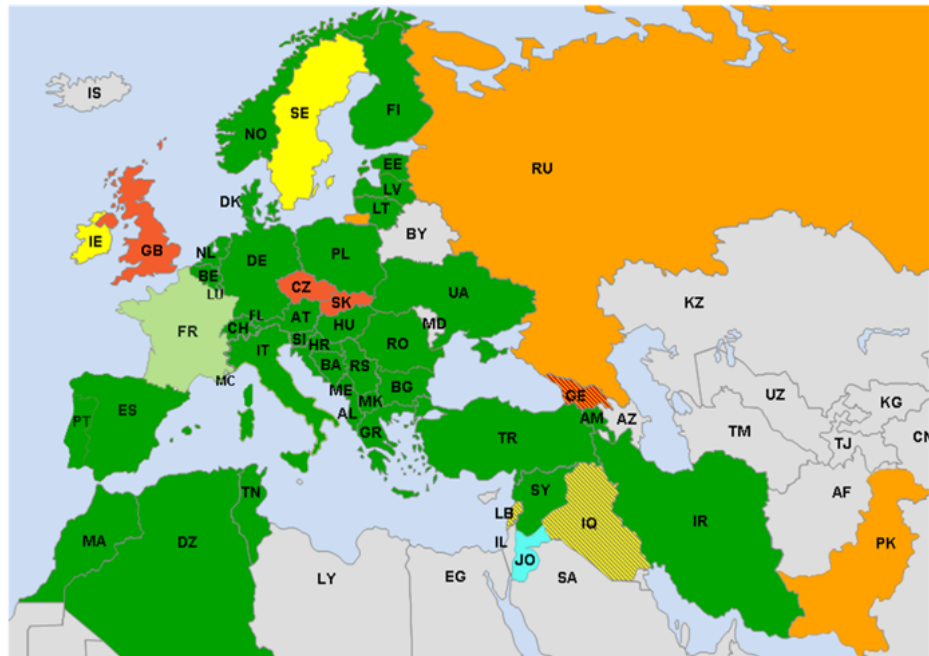
Es handelt sich somit um einen durchaus entscheidenden Durchbruch bei der Rechtssicherheit und einen weiteren großen Schritt in Richtung eines einheitlichen rechtlichen und technischen Rahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr.



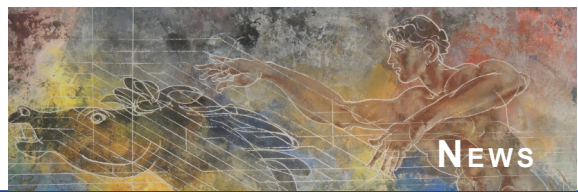
Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge

Stand 1. März 2015

-  Alle Anhänge des COTIF (36)
-  Ohne ATMF (2)
-  Ohne CUI/APTU/ATMF (3)
-  Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
-  Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
-  COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (2)
-  Ruhen der Mitgliedschaft (2)
-  Assoziierte Mitglieder (1)



Anwendungsbereich des COTIF 2015



Erleichterung im Eisenbahnverkehr: Die Präsentation der OTIF bei der 77. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

(Genf, 25 Februar 2015)

Vom 24. bis zum 26. Februar 2015 hat in Genf die 77. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) stattgefunden. Die OTIF war traditionsgemäß als Beobachter zur Tagung des Binnenverkehrsausschusses eingeladen.



Tadeusz Szosda, Vorsitzender des Komitees der OSShD / Carlos del Olmo, Leiter des Rechtsdienstes der OTIF



Cesare Brand, Generalsekretär des CIT

Dieses Jahr hat die OTIF eines ihrer Ziele, die Erleichterung im Eisenbahnverkehr, bekräftigt. So hat Frau Daria Galushko unter der Aufsicht des Leiters des Rechtsdienstes eine Zusammenfassung ihrer Studie „Facilitation: OTIF can contribute further“ (Erleichterung: Die OTIF kann mehr beitragen) vorgestellt.

In ihrem Arbeitsprogramm für 2014/2015 hat sich die OTIF neue Ziele gesteckt. Frau Daria Galushko, die im Rahmen des Juniorexpertenprogrammes bei der OTIF tätig ist, wurde mit der Durchführung einer Studie im Bereich Erleichterung im Eisenbahnverkehr beauftragt. Ziel der Studie war es, die Hindernisse eines reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehrs zu ermitteln und Lösungen für folgende Frage vorzuschlagen: Inwieweit kann die OTIF im Rahmen ihres Tätigkeitsfeldes mehr zur Erleichterung im Eisenbahnverkehr beitragen?

Die Studie befasst sich hauptsächlich mit der Erleichterung im Güterverkehr und mit zwei Korridoren:

- Korridor 1 erstreckt sich von China über die Russische Föderation bis in die Europäische Union,
- Korridor 2 erstreckt sich von Pakistan über den Iran bis in die Türkei, mit einer möglichen Erweiterung in Richtung der

westeuropäischen Länder.

Die Studie stützt sich auf von Frau Daria Galushko geführte Interviews mit Vertretern der Mitgliedstaaten der OTIF, Akteuren des Eisenbahnsektors sowie Vertretern der im internationalen Eisenbahnverkehr tätigen Organisationen und Verbände. Gleichmaßen ist auch die Analyse von Veröffentlichungen u. a. der UNECE, der ESCAP, der EU, der OSShD, der CAREC, der OEC sowie des CIT grundlegend in die Studie eingeflossen.

Frau Galushko hat zudem an zahlreichen Arbeitsgruppen und Ausschüssen teilgenommen, wie der Arbeitsgruppe CIM der OTIF, der Arbeitsgruppe Multimodalität des CIT, dem Revisionsausschuss der OTIF oder der Expertengruppe für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts der UNECE.

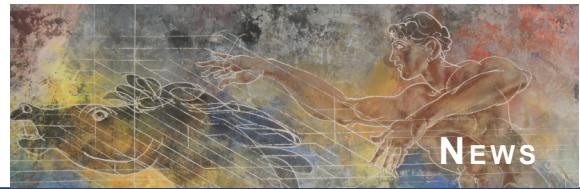
Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen, die Frau Galushko bei der 77. Tagung des Binnenverkehrsausschusses vorgestellt hat, lassen auf einen durchwachsenen Erfolg des Erleichterungsausschusses schließen. Ausgehend von dieser Feststellung wird in der Studie ein pragmatischer Ansatz für die Erleichterung im Eisenbahnverkehr nahegelegt. Konkret bedeutet dies, die Erleichterung im Eisenbahnverkehr innerhalb der OTIF als interdisziplinäres Projekt anzulegen.

Im Rahmen dieses Projektes würden dann alle im Sinne der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs bereits angefangenen Schritte aus dem Arbeitsprogramm 2014/2015, wie Ausbildungsmaßnahmen, Monitoring, Entwicklung der Interoperabilität usw., zusammengeführt. Dieses sektionsübergreifende Projekt würde dank genauer Überwachung der Erleichterung im Eisenbahnverkehr die nötige Flexibilität und Effizienz verleihen.



Daria Galushko, Juniorexpertin bei der OTIF

Frau Galushko hat ihre Arbeit am Donnerstag, den 26. Februar, um 10:30 Uhr vor dem Plenum des Binnenverkehrsausschusses vorgestellt. Ihre Präsentation fiel unter Tagesordnungspunkt III - Fragen der Verkehrspolitik und Verkehrsvorschriften, die einen Beschluss des Ausschusses erfordern, 5. Strategische verkehrsträgerspezifische Fragen, e) Eisenbahnverkehr.



Die Studie der OTIF stieß auf reges Interesse der Ausschussmitglieder und Frau Galushko wurde herzlichst gedankt.

Sarah Pujol

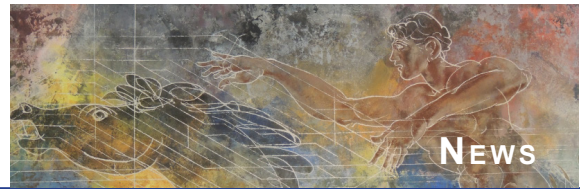
77. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE in Genf

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des einheitlichen Eisenbahnrechts hat sich der Binnenverkehrsausschuss mit den Ergebnissen der Expertengruppe für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts (GEURL) zufrieden erklärt und alle beteiligten Parteien aufgefordert, dem Wortlaut in allen drei Sprachen (Englisch, Französisch, Russisch) inhaltlich und sprachlich den letzten Schliff zu verleihen sowie in Bezug auf ein angemessenes Verwaltungssystem für das einheitliche Eisenbahnrecht einen Beschluss zu fassen.

Das Sekretariat sollte sicherstellen, dass alle relevanten Tagungsdokumente für 2015 (Februar, Juni und November), wie Tagesordnungen, Berichte und offizielle Dokumente, in allen drei Sprachen rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Zudem hat das Exekutivbüro des Binnenverkehrsausschusses die Verlängerung des Mandats der GEURL um ein weiteres Jahr genehmigt.

Carlos del Olmo



Meine Erfahrungen bei der OTIF

Im Herbst 2013 hat das Sekretariat der OTIF Herrn Jan Hampl und Herrn Ayoub Elkaroubi, die beiden neu rekrutierten „Juniorexperten“ willkommen geheißen und ihnen die Möglichkeit gegeben, ihre Fähigkeiten in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln. Nach 18 Monaten verlassen die beiden die OTIF und teilen mit uns ihre Erfahrungen.

Jan Hampl: „Nach fast 18 Monaten im Sekretariat der OTIF ist es an der Zeit für eine Zusammenfassung meines Aufenthalts.“



Im Rahmen des Juniorexpertenprogramms war ich in die Sektion Eisenbahntechnik der OTIF eingegliedert worden. Meine Hauptbeschäftigung war hier die Durchführung der Studie über die TSI TAF und im zweiten Teil meines Praktikums die Entwicklung von Anwenderhandbüchern für gewisse ETV. Darüber hinaus war ich in die täglichen Arbeiten der Sektion Technik und des gesamten Sekretariates der OTIF eingebunden.

So hatte ich die Möglichkeit, an diversen internationalen Tagungen teilzunehmen, mit meiner Studie in Zusammenhang stehende Themen vorzustellen und meine Kollegen bei ihren Vorbereitungen und bei der Erstellung verschiedener Dokumente zu unterstützen. All diese Tätigkeiten ermöglichten mir einen umfassenden Einblick in die Funktionsweisen einer internationalen Organisation.

In meiner Funktion als Teil der Sektion Technik konnte ich auch ein tiefgreifendes Verständnis der gemeinsam von OTIF und ERA entwickelten technischen Vorschriften erlangen. Zudem hatte ich Zugang zu zahlreichen Informationen betreffend die juristischen Aspekte der technischen Vorschriften. Gleichzeitig hatte ich in meiner Zeit bei der OTIF die Möglichkeit, Bern, die Schweiz und neue Freunde kennenzulernen.

Zu guter Letzt konnte ich feststellen, dass der Stellenwert und die Bedeutung der Eisenbahnen in der Welt kontinuierlich steigen. Ich weiß zwar noch nicht wo, aber die nächste Etappe meiner Karriere wird sicher wieder etwas mit Eisenbahnen zu tun haben.“

Ayoub Elkaroubi: „Ich hatte das Glück, Teil der ersten Runde des von der OTIF neu ins Leben gerufenen Juniorexpertenprogrammes zu sein.“



Ich wurde als Praktikant in die Kommunikationsabteilung eingegliedert. Meine Aufgaben erstreckten sich auf das Design aller Veröffentlichungen der Organisation. So hatte ich das Privileg, das Layout des letzten Arbeitsprogramms und des Geschäftsberichtes neu zu entwickeln. Darüber hinaus habe ich die vierteljährlich erscheinende Zeitschrift für die Veröffentlichung vorbereitet. Auch das Verfassen von Pressemitteilungen, Artikeln für die Rubrik „News“ und deren Bereitstellung an unsere Abonnenten gehörten zu meinen Aufgaben.

Bei meiner ersten internationalen Arbeitserfahrung hatte ich als Mitglied des OTIF-Teams die Möglichkeit, die Tätigkeit einer internationalen Organisation sowie ihre Strukturen und Hierarchien von innen zu erkunden. Mit den mir zugeteilten Aufgaben konnte ich mein während des Studiums erworbenes Wissen erstmals in der Praxis austesten und anwenden. Ich habe sehr viel über interne und externe Kommunikation auf internationalem Parkett dazugelernt. Als Student der Übersetzungswissenschaften konnte ich durch den Umgang mit Dokumenten aus dem Eisenbahnbereich zudem meine technischen Kenntnisse und mein technisches Vokabular erweitern.

Auf der zwischenmenschlichen Ebene freue ich mich über meine freundschaftlichen Beziehungen mit dem OTIF-Team. Ich bin sicher, dass wir diese Beziehungen weiter pflegen werden. Natürlich hatte ich auch die Gelegenheit, die Stadt Bern zu entdecken, in der es sich -wie ich finde- sehr gut leben lässt, genauso wie in den restlichen Teilen der Schweiz mit ihrer Bilderbuchlandschaft und tollen Menschen.

Alles in allem war meine Erfahrung als Juniorexperte bei der OTIF äußerst positiv, und ich bin überzeugt davon, dass sie meine zukünftige berufliche wie private Laufbahn beeinflussen wird.“



Technische Vorschriften: Ein Satz neuer und überarbeiteter ETV

Zum 1.1.2015 sind verschiedene neue technische Vorschriften in Kraft getreten. Dieser Artikel gibt einen Überblick über diese Vorschriften und ihre Auswirkungen.

Die neuen und überarbeiteten Einheitlichen Rechtsvorschriften wurden im Einklang mit den APTU, insbesondere Artikel 8, der vom Revisionsausschuss der OTIF 2009 geändert und am 1. Dezember 2010 in Kraft getretenen Fassung angenommen.

Die neuen ETV sind:

- ETV LOC&PAS
- ETV PRM 2015
- ETV Kennzeichnung 2015
- ETV GEN-A 2015
- ETV GEN-C 2015
- ETV WAG 2015

Außerdem wurden die Spezifizierungen der OTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern (NVR) aktualisiert auf den Stand „NVR 2015“.

Gemeinsam mit den 2013 fertiggestellten Vorschriften für Güterwagen decken diese Bestimmungen nun alle Grundfahrzeugtypen ab. Diese Entwicklungen stellen die Grundlage für die Zulassung zum internationalen Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen gemäß ATMF dar. Die angenommenen Texte sind das Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit zwischen den Vertragsstaaten der OTIF, der Europäischen Eisenbahagentur, der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF. Den Technikexperten ist es gelungen, ihre Arbeit mit den Entwicklungen der Fahrzeugvorschriften in der EU zu koordinieren, so dass die ETV LOC&PAS und die ETV PRM gleichzeitig mit den entsprechenden TSI am 1. Januar 2015 in Kraft getreten sind.

Die **ETV LOC&PAS** entspricht der Europäischen Verordnung Nr. 1302/2014 vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Fahrzeuge - Lokomotiven und Personenwagen (LOC&PAS).

Die ETV ist äquivalent zur TSI und beinhaltet zusätzlich folgende Elemente:

- Anlage K mit Bestimmungen zur Zugbildung und korrekten Verwendung von Fahrzeugen entsprechend den Bestimmungen der TSI OPE und
- die Sonderfälle der Schweiz und Norwegens sowie besondere Umweltbedingungen für die Schweiz.

Diese ETV stellt einen wahren Meilenstein dar, zum ersten Mal sind alle Anforderungen für Personenzüge (d. h. Wagengruppen und Personenwagen) sowie Lokomotiven des Hochgeschwindigkeits- wie des konventionellen Verkehrs an einem Ort versammelt. Die ETV findet auf neue Fahrzeuge, die gemäß ATMF zum internationalen

Verkehr zugelassen sind, entsprechend den Bestimmungen in Abschnitt 7 Anwendung. Für bestehende Fahrzeuge gilt sie nur im Rahmen von Erneuerungen oder Umrüstungen entsprechend den Bestimmungen in Abschnitt 7.1.2.

Betreffend die offenen Punkte in Anlage I haben die Vertragsstaaten gemäß Artikel 12 APTU die Pflicht, ihre anwendbaren nationalen technischen Anforderungen zu notifizieren.

Wenn ein Fahrzeug gemäß ATMF von einem Vertragsstaat zum internationalen Verkehr zugelassen wird, sollten sich für alle nachfolgenden Zulassungen von Fahrzeugen, die allen Anforderungen der ETV entsprechen, in anderen Vertragsstaaten die Prüfungen beschränken auf:

- Teilsysteme, die (noch) nicht von einer ETV abgedeckt sind. Aktuell sind die fahrzeugseitigen Komponenten des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung das einzige Fahrzeug-Teilsystem, das nicht von einer ETV abgedeckt ist,
- Sonderfälle, die die technische Kompatibilität mit dem Netz des betroffenen Staates gefährden,
- offene Punkte in der ETV betreffend die Kompatibilität mit der Infrastruktur,
- Fahrzeugelemente, die infolge einer Abweichung gemäß ATMF-Anlage B von der ETV abweichen,
- nationale technische Anforderungen, die gemäß Artikel 12 APTU notifiziert und in Kraft sind.

Dies bedeutet, dass die Vorschriften für alle Mitgliedstaaten mit internationalem Verkehr nicht nur von Güter- und Personenzügen, sondern auch von neuen Lokomotiven und sonstigen Personenzügen nun auf internationaler Ebene zur Verfügung stehen.

Die **ETV PRM** wurde parallel zur ETV LOC&PAS entwickelt. „Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ sind Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind.

Die ETV entspricht der Europäischen Verordnung Nr. 1300/2014 vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Die ETV findet unbeschadet von Abschnitt 7.1.2 der ETV auf neue Fahrzeuge Anwendung.

Die Infrastruktur ist im COTIF nur in dem Maße geregelt, in dem Schnittstellen mit Fahrzeugen und sonstigem



beweglichen Eisenbahnmaterial betroffen sind.

Die in dieser ETV enthaltenen Schnittstellen zwischen den Teilsystemen „Fahrzeuge“ und „Infrastruktur“ **beschränken sich auf die Lücke** zwischen Bahnsteig und Fahrzeugeinstieg. Die fahrzeugbezogenen Parameter der ETV sind für die Zulassung gemäß ATMF für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der ETV verbindlich vorgeschrieben. Die Anwendung der infrastrukturbezogenen Parameter, insbesondere betreffend Bahnsteig und Bahnhöfe, ist freiwillig, wird jedoch empfohlen.

Weitere Unterschiede zwischen der TSI und der ETV:

- Die Sonderfälle des Nicht-EU-Mitgliedstaates Schweiz wurden hinzugefügt und
- die Anlagen B und C mit den Umsetzungsbestimmungen für die TSI PRM in der EU, gelten nicht für Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten.

Mit Inkrafttreten der ETV PRM gibt es nun eine harmonisierte Definition der Anforderungen betreffend die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität in neuen Fahrzeugen. So beinhaltet die ETV PRM beispielsweise die Anforderungen für die Zugänglichkeit von Rollstühlen zu Toiletten, einfach zu bedienende Türbetätigungssysteme, Behindertensitze usw.

Die **ETV KENNZEICHNUNG** legt die Anforderungen für die Kennzeichnung aller im internationalen Verkehr verwendeten Fahrzeuge fest.

Sie regelt insbesondere:

- die Fahrzeugnummerierung,
- den Code des registrierenden Staates und
- Format und Platzierung der Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM).

Die ETV gilt nicht nur für neue, sondern auch für bestehende Fahrzeuge.

Diese ETV folgt nicht dem Standardaufbau für ETV gemäß Artikel 8 § 4 APTU. Stattdessen

- sind die Abschnitte 1 bis 6 dieser ETV äquivalent zu Anlage P der TSI OPE,
- sind die Abschnitte 7 bis 18 dieser ETV äquivalent zu Anlage 6 der EU NVR,
- sind die Tabellen mit Standardnummern zur Kennzeichnung von Güterwagen in Abschnitt 14 auf der Website der ERA veröffentlicht,
- entsprechen die Tabellen und detaillierten Informationen in den Abschnitten 15 bis 18 den auf der Website der ERA zum Annahmezeitpunkt dieser Spezifikation veröffentlichten Dokumenten.

Zusätzlich zu diesen Spezifikationen umfassen die auf Fahrzeuge anwendbaren ETV freiwillige und verbindliche Spezifikationen zur äußeren Kennzeichnung, wie:

- die ETV WAG, Abschnitte: 4.2.2.2, 4.2.4.3.2.2, 7.1.2 und Anhang C
- die ETV LOC&PAS, Abschnitt: 4.2.2.6.

Viele der Anforderungen entsprechen den zuvor durch die UIC-Merkblätter geltenden Anforderungen, so dass die Kennzeichnungen auf bestehenden Fahrzeugen voraussichtlich nicht geändert werden müssen.

Die ETV KENNZEICHNUNG legt gewisse Mindestanforderungen für die Fahrzeughalteridentifikation fest. Die UIC-Merkblätter beinhalten weiterhin Zusatzkennzeichnungen für betriebliche Zwecke.

Die eindeutige Fahrzeugnummer muss geändert werden, wenn sie infolge technischer Änderungen am Fahrzeug dessen Interoperabilitäts- oder technische Eigenschaften nicht mehr wiedergibt. Solche technischen Änderungen können auch eine neue Zulassung zum internationalen Verkehr gemäß Artikel 3 und 4 ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) erforderlich machen.

Die **ETV GEN-A** zu den grundlegenden Anforderungen wurde 2014 geändert. Die angenommenen Änderungen entsprechen den Änderungen an Anlage III der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2013/9/EU.

Die Hauptänderungen sind:

- die Einführung der neuen grundlegenden Anforderung: Zugänglichkeit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und
- die Änderungen in Zusammenhang mit der grundlegenden Anforderung „Lärm“ in Abschnitt 1.4.4.

Die **ETV GEN-C** zu den Anforderungen an das Technische Dossier wurde ebenfalls 2014 geändert. Die angenommenen Änderungen entsprechen den Änderungen an Anlage VI Teil 4 der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2011/18/EU; sie betreffen hauptsächlich redaktionelle Verbesserungen und Aktualisierungen von Verweisen.

Die **ETV WAG** wurde infolge der neuen ETV KENNZEICHNUNG aktualisiert. Der Anwendungsbereich dieser ETV umfasst Güterwagen mit einer Betriebsgeschwindigkeit von höchstens 160 km/h und einer maximalen Radsatzlast von 25 t, die für den Betrieb auf mindestens einer der folgenden nominalen Spurweiten ausgelegt sind: 1435 mm, 1524 mm, 1600 mm und 1668 mm.

Die letzten Änderungen sind:

- Anhang PP wurde gelöscht und Verweise auf Anhang PP durch Verweise auf die neue ETV KENNZEICHNUNG ersetzt,
- der Verweis in Anhang G zur aktuellsten Liste der genehmigten Verbundstoff-Bremsklötze wurde aktualisiert,
- zur korrekten Wiedergabe der TSI OPE der EU wurde eine geringfügige Änderung in Anhang I vorgenommen.



Die **NVR Spezifikationen** wurden ebenfalls in Zusammenhang mit der neuen ETV KENNZEICHNUNG wie folgt aktualisiert:

- Die Anlage zu Dokument A 94-20/2.2012 vom 01.03.2013 wird ersetzt durch die angenommene Anlage. Die angenommenen Änderungen betreffen folgende Änderung des Verweises: in „1. Daten, 1. Fahrzeugnummer, Inhalt“ von „*Eindeutige Fahrzeugnummer gemäß der Definition in Anlage PP der ETV WAG*“ in „*Eindeutige Fahrzeugnummer gemäß der Definition in der ETV Kennzeichen*“,
- die Beschlüsse 2, 3 und 4 aus Dokument A 94-20/2.2012 vom 01.03.2013 bleiben in Kraft,
- das Sekretariat der OTIF wird auf seiner Website eine konsolidierte Fassung von Dokument A 94-20/2.2012 vom 01.03.2013 und der Beschlüsse des CTE 7 veröffentlichen.

Die NVR Spezifikationen legen auch weiterhin eine Reihe verbindlicher Anforderungen für die OTIF Vertragsstaaten fest, nach denen diese ihre nationalen Fahrzeugregister in einer harmonisierten Weise umsetzen und mit einer zentralen Suchmaschine verlinken, so dass alle verlinkten Staaten gegenseitig ihre jeweiligen Fahrzeugregister durchsuchen können. Alle NVR müssen elektronisch (über das Internet) mit dem zentralen Virtuellen Einstellungsregister (nachstehend „VVR“) verlinkt sein, das von der Europäischen Eisenbahnagentur verwaltet wird.

Bis **9 Monate** nach Inkrafttreten des ursprünglichen Beschlusses [d. h. bis 1.12.2013] sollten die Vertragsstaaten die Verlinkung zum VVR herstellen. Im NVR sind für jedes registrierte Fahrzeug Besitzer, Halter, für die Instandhaltung zuständige Stelle usw. angegeben.

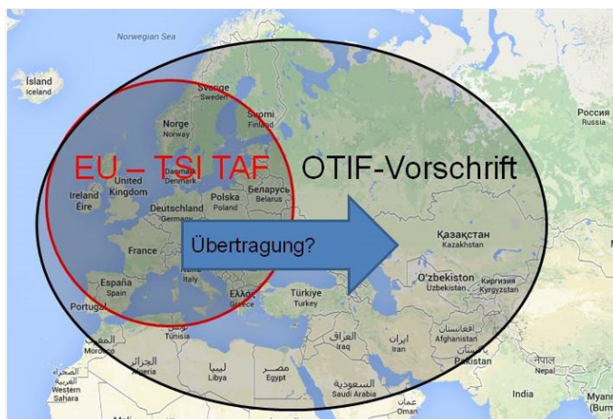
Bas Leermakers



Studie zum Umgang mit der TSI TAF: Übertragung in OTIF-Recht oder nicht?

In der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr Ausgabe 1/2014 wurde über die TSI TAF (Technische Spezifikation für die Interoperabilität über Telematikanwendungen für den Güterverkehr) berichtet. Die TSI TAF wurde zum Zweck der Erleichterung des Informationsaustauschs im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr entwickelt. Sie legt die funktionalen und technischen Normen für den Informationsaustausch fest und sollte bis 2021 vollständig umgesetzt sein. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Telematiksysteme der Infrastrukturbetreiber (IB), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und sonstigen involvierten Stakeholder EU-weit interoperabel sind.

Da der internationale Eisenbahngüterverkehr jedoch auch über die Außengrenzen der EU hinausgeht, wurde in der Ausgabe 1/2014 der Zeitschrift angekündigt, dass die OTIF analysieren werde, inwieweit Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten diesem auf der TSI TAF basierenden standardisierten Datenaustausch im internationalen Eisenbahngüterverkehr beitreten können. Dies war der Startschuss für die Studie „Analyse der Vorgehensweise, die die OTIF in Bezug auf die TSI TAF verfolgen sollte“, die vor kurzem fertiggestellt wurde. Zweck der Studie war, der WG TECH und dem Fachausschuss für technische Fragen der OTIF in Bezug auf die Entwicklungen der TSI TAF u. a. bei der Entscheidung zu helfen, ob die TSI TAF in OTIF-Recht übertragen werden soll oder nicht.



Dieses Schaubild verkörpert die Hauptfragestellung der Studie: Soll die TSI TAF in OTIF-Recht übertragen werden oder nicht?

Die Übertragung der TSI TAF in eine ETV TAF ist gemäß Artikel 8 § 2 APTU in Zusammenhang mit der ETV GEN-B geplant. Dennoch ist die Frage, ob die TSI TAF übertragen werden soll oder nicht, sehr speziell. Dies zeigt sich auch an den Hauptergebnissen der Studie, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- Die Bestimmungen der TSI TAF basieren entsprechend den Vorschriften der EU auf einer Trennung der Zuständigkeiten der IB und der EVU. Doch selbst in völlig integrierten Eisenbahnunternehmen, bei denen IB und EVU dieselbe Einheit sind, lassen sich durchaus einige der Funktionen der TAF finden (z. B. Trassenzuteilung). Teile des TAF-Modells können daher auch für integrierte Eisenbahnsysteme verwendet werden. In den allermeisten Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten basiert der Eisenbahnverkehr noch auf dem „Fahrzeugaustauschmodell“, bei dem weniger Informationen ausgetauscht werden müssen (als in der TSI TAF). Aus diesem Grund können oder müssen vorerst nicht alle Bestimmungen der TSI TAF in OTIF-Recht übertragen werden.
- Ein weiteres Ergebnis der Studie sind die relativ hohen Umsetzungskosten für die Nicht-EU-OTIF-Staaten, die diese Länder in Ermangelung finanzieller Unterstützung ganz alleine aufbringen müssten (in der EU wird die Umsetzung der TSI TAF mit EU-Geldern kofinanziert). Für Länder wie dem Iran, bei denen nur eine geringe Anzahl der benachbarten Staaten die TSI TAF anwenden ist zudem fraglich, ob die betreffenden Länder überhaupt einen Nutzen aus dem Konzept der TSI TAF ziehen könnten. Andererseits wäre auch die Einrichtung eines anderen IT-Systems als der TSI TAF mit Kosten verbunden. Insofern könnte es für EU-Staaten mitunter doch interessant sein, europaweite anerkannte IT-Normen zum Informationsaustausch im Eisenbahngüterverkehr zu übernehmen.
- Aufgrund unterschiedlicher Beförderungsanforderungen und unterschiedlich organisierter Eisenbahnsektoren (Fahrzeugaustausch vs. Interoperabilität) kann es in den einzelnen Regionen unterschiedliche Herangehensweisen in Bezug auf den internationalen Informationsaustausch geben. Das Konzept der TSI TAF ist nicht das einzig denkbare für den Informationsaustausch. Es gibt auch keinen Beweis dafür, dass das Konzept der TSI TAF auch für den Informationsaustausch im eurasischen Raum die beste Lösung darstellt. Die OTIF sollte daher nicht überhastet dem „TSI TAF Konzept“ den Vorrang einräumen und es in OTIF-Recht übertragen.
- Ein rechtlicher Rahmen für die Übertragung der TSI TAF in eine ETV TAF wird in Artikel 8 § 2 APTU in Zusammenhang mit der ETV GEN-B bereitgestellt. Dennoch wäre die Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht nicht problemlos möglich, da die Kern-TSI selbst auf verschiedene detaillierte technische Anhänge Bezug nimmt, die regelmäßig aktualisiert und auf der Website der Europäischen Eisenbahngagentur veröffentlicht werden, einschließlich der Daten- und Nachrichtenformate in XML-Dateien. Durch die Kombination aus Rechts- und IT-Spezifikationen würde sich die Übertragung in OTIF-Recht äußerst komplex gestalten.
- Es gibt aber bereits Beispiele für eine freiwillige



Anwendung des Datenmodells der TSI TAF, z. B. in Serbien, der Ukraine oder Russland, deren Eisenbahnunternehmen den Bedarf an Informationsaustausch für den Güterverkehr feststellt und bereits einige der auf der TSI TAF basierenden IT-Module (RNE, RAILDATA) angewendet haben, was ihnen beim Datenaustausch zu Zügen aus der/in die EU hilft. Derartige Plattformen sind sehr nützlich und eignen sich auch für den internationalen Eisenbahnverkehr außerhalb der EU. Sie stehen den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zur Verfügung, so dass u. a die folgenden grundlegenden Informationen darüber ausgetauscht und die Interoperabilität sichergestellt werden können:

- oElektronischer Frachtbrief
- oVerfolgung von Zügen/Wagen
- oGeschätzte Ankunftszeit der Sendung

Die Ergebnisse der Studie wurden nicht zu Schlussfolgerungen verarbeitet, wie die OTIF mit der TSI TAF verfahren sollte. Diese Entscheidung sollte von den Mitgliedstaaten der OTIF auf der 8. Tagung des für die Festlegung der nächsten Schritte zuständigen CTE getroffen werden. Mögliche Vorgehensweisen wurden vorgeschlagen und können wie folgt zusammengefasst werden:

1) Die TSI TAF nicht übertragen:

- a) Keine Handlung innerhalb der OTIF.
- b) Unterstützung der Anwendung der Lösungen der TSI TAF auf freiwilliger Basis.
- c) Freiwillige Anwendung + Anwenderhandbuch der OTIF.

2) Übertragung der TSI TAF in OTIF-Vorschriften:

- a) Vollständige Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht (ETV), einschließlich der technischen Anhänge.
- b) Teilweise Übertragung, d.h. Übertragung der Schlüsselanforderungen der TSI TAF in OTIF-Recht und lediglich Verweise auf die auf der Website der Europäischen Eisenbahngagentur veröffentlichten technischen Details.

In den letzten beiden Fällen könnte die TSI TAF so übertragen werden, dass die Anforderungen in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten entweder freiwillig oder verbindlich anzuwenden wären. Die Argumentation der Studie legt eine Anwendung auf freiwilliger Basis nahe.

Alle Details zu den oben erwähnten Punkten können in dem vollständigen Bericht nachgelesen werden, der auf der Website der OTIF unter „Technik>Fachausschuss für technische Fragen Arbeitsdokumente 8. Tagung“ verfügbar ist.

Jan Hampl



46. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

(Genf, 1. bis 9. Dezember 2014)

Vom 1. bis 9. Dezember 2014 fand unter dem Vorsitz von Herrn Jeff Hart (Vereinigtes Königreich) die 46. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 22 stimmberechtigte Staaten und 28 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.

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

Dies war die letzte 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

Klassifizierung namentlich genannter Stoffe

Gefährliche Güter müssen auf der Grundlage ihrer Gefahren und ihrer Zusammensetzung UN-Nummern und offiziellen Benennungen für die Beförderung zugeordnet werden. Die am häufigsten beförderten Güter sind im Verzeichnis der gefährlichen Güter namentlich erwähnt. Diese Stoffe müssen vom Absender nicht mehr auf der Grundlage ihrer Gefahreneigenschaften klassifiziert werden. Stattdessen können die im Verzeichnis der gefährlichen Güter angegebenen Klassifizierungen und Beförderungsbedingungen verwendet werden. Eine Abweichung von dieser Klassifizierung ist nicht möglich, es sei denn, dies wird durch eine Sondervorschrift ausdrücklich zugelassen.

Wenn auf der Grundlage verfügbarer Daten festgestellt wird, dass die Gefahren eines namentlich genannten Stoffes nicht ausreichend durch die Eintragung im Verzeichnis der gefährlichen Güter wiedergegeben sind, muss dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter ein Antrag auf Änderung der Klassifizierung und der Anpassung der Beförderungsbedingungen unterbreitet werden. Nach Annahme des Antrags durch den UN-Expertenunterausschuss wird die Eintragung in der nächsten Ausgabe der UN-Empfehlungen und nachfolgend auch in den Verkehrsträgervorschriften geändert. Diese Vorgehensweise, die am Anfang der UN-Modellvorschriften

zusammen mit einem Musterdatenblatt wiedergegeben ist, wurde in der Vergangenheit beispielsweise für UN 2381 Dimethyldisulfid und UN 2809 Quecksilber praktiziert, als diesen beiden Stoffen die Nebengefahr der Klasse 6.1 zugeordnet wurde.

Allerdings ist nicht klar, wie in der Zeit zwischen dem Bekanntwerden von zusätzlichen Eigenschaften und der Änderung der Liste der gefährlichen Güter verfahren werden soll. Hierfür werden drei Alternativen gesehen:

- Beförderung unter der Eintragung im Verzeichnis der gefährlichen Güter,
- Beförderung unter der aktuellen Eintragung im Verzeichnis der gefährlichen Güter, aber Möglichkeit der Angabe der zusätzlichen Nebengefahr durch Gefahrzettel/Großzettel (Placards) und durch einen Vermerk im Beförderungspapier,
- Beförderung unter einer geeigneten n.a.g.-Eintragung, welche die zusätzliche Nebengefahr abdeckt.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm nach mehreren Diskussionen im zu Ende gegangenen Biennium eine neue Bestimmung an, welche die Beförderung von Stoffen, die zwar im Verzeichnis der gefährlichen Güter aufgeführt sind, die aber zusätzliche, im Verzeichnis der gefährlichen Güter nicht identifizierte Gefahren aufweisen, unter der Kontrolle der zuständigen Behörde zulässt. Danach kann die Beförderung entweder unter der am besten geeigneten Sammel- oder n.a.g.-Eintragung, die alle Gefahren abbildet, oder unter der aktuellen Eintragung im Verzeichnis der gefährlichen Güter mit zusätzlichen Angaben zur Gefahr erfolgen, wobei in diesem Fall die Klasse der Hauptgefahr und die Beförderungsvorschriften des namentlich genannten Stoffes nicht verändert werden dürfen.

UN 2000 Zelluloid

Zelluloid ist eine Gruppe von Kunststoff-Verbindungen, die aus Cellulosenitrat und Campher hergestellt werden. Zelluloid, das leicht geschmolzen und geformt werden kann, wird als der erste Thermoplast angesehen. Zelluloid wurde zunächst als preiswertes Ersatzmaterial für Elfenbein in Billardkugeln und später als Träger für fotografische Filme verwendet. Da Zelluloid leicht entzündlich ist, dürfen Nitrocellulosefilme in Filmarchiven nur unter besonderen Sicherheitsbedingungen gelagert werden. Eines der letzten Produkte, die noch aus Zelluloid hergestellt werden, ist der Tischtennisball.

Da UN 2000 Zelluloid im Verzeichnis der gefährlichen Güter mit der Einschränkung „in Blöcken, Stangen, Platten, Rohren usw. (ausgenommen Abfälle)“ erscheint, ist die Frage aufgetaucht, ob Tischtennisbälle unter diese Eintragung fallen.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss die Aufnahme



einer Sondervorschrift, welche die Beförderung von Tischtennisbällen mit einer Nettomasse von 3 g und einer Gesamtnettomasse je Versandstück von 500 g von der Anwendung der Gefahrgutvorschriften freistellt. Dabei wurden unter anderem die Vorschriften für die Beförderung in begrenzten und in frei-gestellten Mengen berücksichtigt, die für UN 2000 im Falle der begrenzten Mengen eine Höchstmasse je Innenverpackung oder Gegenstand von 5 kg und im Falle von freigestellten Mengen eine höchste Nettomasse je Außenverpackung 1 kg vorsehen.

Darüber hinaus werden Tischtennisbälle in das alphabetische Verzeichnis mit einem Verweis auf die UN-Nummer 2000 aufgenommen.



Kraftstoffe in Maschinen oder Geräten

Unter die UN-Nummer 3166 fallen neben Fahrzeugen und Brennstoffzellen-Fahrzeugen, die durch entzündbare Gase oder entzündbare flüssige Stoffe angetrieben werden, auch entsprechend angetriebene Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen-Motoren. Im Landverkehr unterliegt diese UN-Nummer nicht den Vorschriften.

Darüber hinaus existiert die UN-Nummer 3363, die gefährliche Güter in Maschinen oder Geräten erfasst und die im Landverkehr ebenfalls von den Vorschriften ausgenommen ist.

Die Sondervorschrift 363, die im RID/ADR/ADN den verschiedenen Kraftstoffen zugeordnet ist, stellt Kraftstoffe in Behältern von Geräten oder Maschinen von den übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN frei, wenn bestimmte Bedingungen für den Kraftstoff-Behälter erfüllt sind.

Die Abgrenzung zwischen der UN-Nummer 3166, der

UN-Nummer 3363 und der Sondervorschrift 363 ist nicht klar, da Motoren auch unter die Bezeichnung „Geräte oder Maschinen“ subsumiert werden können und somit auch unter die UN-Nummer 3363 oder unter die Sondervorschrift 363 fallen können.

Um dieses Problem der Abgrenzung zu lösen, einigte sich der UN-Expertenunterausschuss nach mehreren Diskussionen auf folgende Vorgehensweise:

- Beförderung unter der Eintragung im Verzeichnis der gefährlichen Güter,
- Unterscheidung zwischen Fahrzeugen und Maschinen und Beschränkung der UN-Nummer 3166 auf Fahrzeuge;
- Aufnahme von drei neuen UN-Nummern (UN 3528, UN 3529 und UN 3530) für Verbrennungsmotoren, Maschinen mit solchen Motoren und Maschinen mit Brennstoffzellen-Motoren in Abhängigkeit vom verwendeten Kraftstoff (entzündbares Gas der Klasse 2, entzündbare Flüssigkeit der Klasse 3, Brennstoffzelle der Klasse 9);
- Streichung des Verweises auf die Sondervorschrift 363 bei den UN-Nummern 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 und 3475 und stattdessen Zuordnung der Sondervorschrift 363 zu den neuen UN-Nummern 3528, 3529 und 3530;
- Anpassung des Wortlauts der Sondervorschrift 363. Dieser neue Wortlaut enthält auch Erläuterungen betreffend die Zuordnung der verschiedenen Motoren und Maschinen zu den einzelnen UN-Nummern;
- Aufnahme einer für die UN-Nummern 3528, 3529 und 3530 anwendbaren neuen Verpackungsanweisung auf der Grundlage der für die UN-Nummer 3363 in den UN-Modellvorschriften geltenden Verpackungsanweisung.

Polymerisierende Stoffe

In mehreren Sitzungen des zu Ende gegangenen Bienniums hat sich der UN-Expertenunterausschuss mit der Zuordnung von polymerisierenden Stoffen befasst. In die Diskussionen ist dabei auch die Unfalluntersuchung zur Havarie des Containerschiffs MSC Flaminia am 14. Juli 2012 eingeflossen, aus der hervorgeht, dass die Polymerisation von Divinylbenzen und die damit einhergehende Wärmefreisetzung eine wesentliche Rolle am Unfallgeschehen gespielt hat. Die MSC Flaminia befand sich auf dem Weg von Charleston (USA) nach Antwerpen (Belgien) als sich auf offener See zwischen Kanada und Großbritannien ein Brand und eine Explosion ereigneten, bei der drei Besatzungsmitglieder getötet und zwei schwer verletzt wurden. Mit der Entladung des Schiffes konnte erst drei Monate nach dem Unfall im Jade-Weser-Port Wilhelmshaven (Deutschland) begonnen werden, nachdem mehrere Staaten ein Anlaufen ihrer Häfen untersagt hatten.

Eine Polymerisation ist eine chemische Reaktion, bei der



niedermolekulare Verbindungen (Monomere, Oligomere) in hochmolekulare Verbindungen umgewandelt werden. Die bei der Polymerisation entstehende Erhöhung des Drucks und die Reaktionswärme können während der Beförderung eine Gefahr darstellen.

Im Verzeichnis der gefährlichen Güter sind etwa 45 namentlich genannte Stoffe enthalten, die polymerisieren können und für die deshalb eine Stabilisierung erforderlich ist. Diese Stoffe können die Hauptgefahr der Klasse 2, 3, 5.1, 6.1 oder 8 haben. Beispiele solcher Stoffe sind UN 1086 Vinylchlorid, UN 1301 Vinylacetat, UN 1303 Vinylidenchlorid und UN 3073 Vinylpyridine. Bestandteil der offiziellen Benennung dieser Stoffe ist jeweils der Ausdruck „stabilisiert“.

„Stabilisiert“ bedeutet, dass die Stoffe so konditioniert sind, dass eine unkontrollierte Polymerisation ausgeschlossen wird. Diese Stabilisierung kann beispielsweise durch die Hinzufügung eines Inhibitors (chemischer Stoff, der die Polymerisation verhindert), durch Entgasen des Stoffes, um gelösten Sauerstoff zu entfernen und den freien Raum im Versandstück zu inertisieren, oder durch Beförderung unter Temperaturkontrolle erfolgen.

Bei polymerisierenden Stoffen, die nicht unter die Begriffsbestimmung einer anderen Klasse fallen, beschränkt sich das zu betrachtende Risiko auf das Risiko eines Überdrucks und dem damit verbundenen Verlust der Stabilisierung zusammen mit einer Wärmeentwicklung. Die unkontrollierte Wärmeentwicklung und der Druckaufbau können zu einem Brand und einer Explosion oder in schwerwiegenden Fällen zu einer Zerstörung des Containers führen. Ein Temperaturanstieg bedingt durch Sonneneinstrahlung oder Lagerung in der Nähe von Wärmequellen kann zu einem Abbau des Inhibitors führen und solche Reaktionen begünstigen. Um dieses Risiko zu kontrollieren, ist es wichtig sicherzustellen, dass die Umschließung ausreichend belüftet ist, um bei einem Verlust der Stabilisierung einen Überdruck zu vermeiden. In den Verkehrsträgervorschriften müssten auch Vorsichtsmaßnahmen aufgenommen werden, um sicherzustellen, dass Einwirkungen von Wärmequellen vermieden werden.

Der UN-Expertenunterausschuss hatte insbesondere folgende Fragestellung zu beantworten:

- Sollen polymerisierende Stoffe als selbstzersetzliche Stoffe klassifiziert werden?
- Sind die Prüfmethode für selbstzersetzliche Stoffe geeignet?
- Ist angesichts des geringen Risikos dieser Stoffe eine Zuordnung durch die zuständige Behörde erforderlich oder genügt eine Zuordnung durch den Absender?
- Unter welcher offiziellen Benennung für die Beförderung sollen Stoffe befördert werden, deren einzige Gefahr die Polymerisation ist?

Die Experten konnten sich zunächst nicht einigen, ob diese neue Stoffgruppe in die Klasse 4.1 (selbstzersetzliche Stoffe) oder in die Klasse 9 (verschiedene gefährliche Stoffe oder Gegenstände) eingegliedert werden soll. Bei der deshalb notwendig gewordenen Abstimmung sprach sich eine Mehrheit für die Klasse 4.1 aus.

Der UN-Expertenunterausschuss war sich einig, dass die neuen Vorschriften für polymerisierende Stoffe nur für Stoffe und Gemische gelten sollten, die nicht unter die Begriffsbestimmung einer anderen Klasse fallen, um Irritationen bei den seit langem in den Vorschriften enthaltenen Eintragungen zu vermeiden. Diesen Stoffen wird jedoch eine neue Sondervorschrift zugeordnet, in der die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen für die Sicherstellung der Stabilisierung enthalten sind:

- Es muss eine ausreichende chemische Stabilisierung vorgenommen werden, um eine Polymerisation bei einer mittleren Ladungstemperatur von 50 °C (bei Tanks 45 °C) zu verhindern. Dabei müssen unter anderem der Fassungsraum und die Geometrie des Umschließungsmittels, die Isolierung, die Temperatur des Stoffes bei der Übergabe zur Beförderung, die Dauer der Beförderung und die während der Beförderung üblicherweise auftretenden Temperaturbedingungen (auch unter Berücksichtigung der Jahreszeit) sowie die Eigenschaften des verwendeten Stabilisators berücksichtigt werden.
- Wenn die chemische Stabilisierung bei Temperaturen unter 50 °C bzw. 45 °C unwirksam wird, ist eine Beförderung unter Temperaturkontrolle erforderlich.

Für polymerisierende Stoffe wird zwar der neue Begriff der „Temperatur der selbstbeschleunigenden Polymerisation“ aufgenommen, die Bestimmung dieser Temperatur erfolgt jedoch nach den im Handbuch Prüfungen und Kriterien enthaltenen Prüfverfahren für die Bestimmung der Temperatur der selbstbeschleunigenden Zersetzung von selbstzersetzlichen Stoffen.

Verpackung

Dichtheitsprüfung an Verpackungen und Großpackmitteln (IBC)

Nach den Vorschriften des RID/ADR/ADN muss jede einzelne Verpackung, die für flüssige Stoffe verwendet wird, vor der erstmaligen Verwendung zur Beförderung und nach einer Wiederaufarbeitung oder Rekonditionierung vor der Wiederverwendung zur Beförderung erfolgreich eine geeignete Dichtheitsprüfung bestehen und in der Lage sein, das entsprechende Prüfniveau zu erfüllen. Gleiches gilt auch für Großpackmittel.

Mit den verfügbaren Prüfungseinrichtungen innerhalb von Produktionslinien können die Hersteller von Verpackungen und Großpackmitteln (IBC), die für die Verwendung für flüssige Stoffe vorgesehen sind, die geforderte Dichtheitsprüfung nicht zu 100 % sicherstellen. Sie kann



daher nur als Teil des Qualitätssicherungsprogrammes angesehen werden, das von der zuständigen Behörde als zufrieden stellend erachtet wird und nach dem die Verpackungen und Großpackmitteln hergestellt, rekonditioniert und geprüft werden müssen, um sicherzustellen, dass jede Verpackung und jedes Großpackmittel den Vorschriften des Kapitels 6.1 bzw. 6.5 entspricht.

Angesichts der verfügbaren Detektionsmethoden im Rahmen des Produktionsprozesses und der realen Produktionsgeschwindigkeiten beschloss der UN-Expertenunterausschuss anstelle der hundertprozentigen Dichtheitsprüfungen aller Verpackungen und Großpackmittel Stichprobenprüfungen im Rahmen des Qualitätssicherungsprogramms zuzulassen.

Kennzeichnung

Kennzeichnung von ortsbeweglichen Tanks

Im Gegensatz zu verschiedenen Verkehrsträgervorschriften (z.B. RID/ADR/ADN in Absatz 5.3.1.7.3) lassen die UN-Modellvorschriften derzeit keine Verkleinerung der Großzettel (Placards) bei bestimmten Bauformen ortsbeweglicher Tanks zu. Folgende Abmessungen sind in den UN-Modellvorschriften vorgeschrieben:

- 250 mm x 250 mm für Großzettel und für das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe,
- Angabe der UN-Nummer mit einer Zeichenhöhe von mindestens 65 mm und
- Seitenlänge des Kennzeichens für erwärmte Stoffe mindestens 250 mm.

Bei kleinen ortsbeweglichen Tanks ist es manchmal unmöglich, diese Mindestabmessungen einzuhalten.



Der UN-Expertenunterausschuss stimmte einem Antrag der chemischen Industrie zu, in bestimmten Fällen eine Verringerung der Mindestabmessungen von Großzetteln und anderen Zeichen zuzulassen. Da das RID/ADR/ADN bereits verschiedene Erleichterungen zulässt, müssen diese Änderungen im Rahmen der Harmonisierung nicht 1:1 übernommen werden.

Gefahrenkennzeichnung auf Lithiumbatterien

Im zu Ende gegangenen Biennium hat der UN-Expertenunterausschuss in mehreren Sitzungen versucht, die Gefahrenkommunikation für gefährliche Güter der Klasse 9 zu verbessern. Bei dieser letzten Sitzung des Bienniums lagen verschiedene Vorschläge vor, wie der Gefahrzettel nach Muster 9 mit Symbolen in der unteren Hälfte ergänzt werden könnte, um besser auf die verschiedenen Gefahren (Wärme, Umweltgefährdung, Feinstaub, entzündbare Dämpfe, elektrischer Strom, Bildung von Dioxinen, genetisch veränderte Organismen) hinzuweisen.

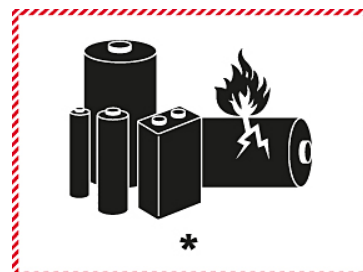
Wenn auch bisher kein Konsens in Bezug auf alle Stoffgruppen der Klasse 9 erzielt werden konnte, so wurde wenigstens ein zusätzliches Gefahrensymbol für Lithiumbatterien verabschiedet, mit dem die von diesen Gegenständen ausgehenden Gefahren besser visualisiert werden. Die Diskussionen zu den übrigen vorgeschlagenen Gefahrzettelmustern wurden auf das nächste Biennium verschoben.

Die Einführung eines zusätzlichen Gefahrensymbols führt zu Änderungen an verschiedenen Stellen des Regelwerks:

- Zuordnung des neuen Gefahrzettelmusters zu den UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481;
- Aufnahme eines neuen Gefahrzettels nach Muster 9A, das auf das Brandrisiko beschädigter Batterien hinweist;



- Aufnahme eines neuen Versandstückkennzeichens für Lithiumbatterien, die gemäß Sondervorschrift 188 befördert werden;



- Streichung des Erfordernisses eines Begleitdokuments;
- Übergangsvorschriften, welche die Verwendung der bisherigen Versandstückkennzeichnung gemäß Sondervorschrift 188 f) und die Verwendung des jetzigen Gefahrzettels nach Muster 9 bis 31. Dezember 2018 zulassen.



Umverpackungen

Der Unterabschnitt 5.1.2.1, der die Kennzeichnung einer Umverpackung mit dem Ausdruck „Umverpackung“ und mit den UN-Nummern und Gefahrzetteln der in der Umverpackung enthaltenen gefährlichen Güter regelt, ist in den verschiedenen Verkehrsträgervorschriften unterschiedlich abgefasst. Dies hat zu Unklarheiten in Bezug auf folgende Fragen geführt:

- Muss eine Umverpackung vollständig gekennzeichnet werden, wenn nur einige, nicht aber alle UN-Nummern und Gefahrzettel sichtbar sind?
- Müssen auch die Zulassungskennzeichen der Verpackungen durch die Umverpackung sichtbar sein?

In der Diskussion wurde daran erinnert, dass die Kennzeichnung mit dem Ausdruck „Umverpackung“ ursprünglich nicht für die Mitteilung von Gefahren, sondern als Erleichterung des Abfertigungsverfahrens für den Luftverkehr eingeführt wurde. Damit wurde die schriftliche Konformitätserklärung, dass der Inhalt der Umverpackung den Vorschriften entspricht, ersetzt. Diese Konformitätserklärung schloss auch die Verwendung geeigneter Verpackungen ein.

In Bezug auf die erste Frage war sich der UN-Expertenunterausschuss einig, dass auf der Umverpackung nur die nicht sichtbaren UN-Nummern und Gefahrzettel wiederholt werden müssen.

Zur zweiten Frage wurde betont, dass es sich bei dem Zulassungskennzeichen von Verpackungen nicht um eine Gefahrenkennzeichnung handelt und deshalb nicht von außen sichtbar sein müsste. Auf der anderen Seite bestünde aber für den Absender die Gefahr, dass Fluggesellschaften eine Beförderung ablehnten, wenn diese Zulassungskennzeichen nicht sichtbar sind und gleichzeitig keine Kennzeichnung „Umverpackung“ vorhanden ist.

Um die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger zu harmonisieren, wurde beschlossen, die Vorschrift in Unterabschnitt 5.1.2.1 und die Vorschriften für die Verwendung von Umverpackungen bei in begrenzten und in freigestellten Mengen verpackten gefährlichen Gütern zu überarbeiten.

Beförderungsvorschriften

Prototypen von Lithiumbatterien

Die Sondervorschrift 310 stellt kleine Produktionsserien und Vorproduktionsprototypen von Lithiumbatterien und -zellen von den Prüfvorschriften in Abschnitt 38.3 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien frei, sofern die Prototypen für die Prüfung befördert werden. Diese Sondervorschrift ist den UN-Nummern 3090 und 3480, nicht aber den UN-Nummern 3091 und 3481 (Lithiumbatterien in Ausrüstungen oder mit Ausrüstungen verpackt) zugeordnet.

In der Praxis führt dies insbesondere bei der Herstellung

hochspezialisierter Geräte, die nur in geringen Stückzahlen produziert und in die speziell für diese Anwendung entwickelte Batterien eingesetzt werden, zu Schwierigkeiten. Es ist nicht in jedem Fall möglich, die Batterien für den Transport auszubauen. Darüber hinaus wird durch einen Ausbau der Batterien nicht unbedingt die Beförderungssicherheit erhöht.

Bereits bei der letzten Tagung hatte der UN-Expertenunterausschuss entschieden, die Sondervorschrift 310 zu ergänzen und auch auf die UN-Nummern 3091 und 3481 auszudehnen. Aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit wurde bei dieser Tagung entschieden, die in der Sondervorschrift 310 enthaltenen Vorschriften für die Verpackung in eine besondere Verpackungsanweisung auszulagern.

Neuer Vorsitzender

Für das Biennium 2015/2016 wurde Herr Duane Pfund (USA) zum neuen Vorsitzenden gewählt, nachdem Herr Jeff Hart in den Ruhestand getreten ist. Stellvertretender Vorsitzender ist weiterhin Herr Claude Pfauvadel.

Nächste Sitzung

Die 47. Tagung wird vom 22. bis 26. Juni 2015 in Genf stattfinden und wird mit den Arbeiten an der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften beginnen, deren Ergebnisse 2019 auch in das RID/ADR/ADN einfließen werden.

Jochen Conrad



4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

(Madrid, 17. bis 20. November 2014)

Vom 17. bis 20. November 2014 fand unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) in Madrid die vierte Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt. 19 Staaten, die Europäische Kommission, die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 5 nichtstaatliche internationale Organisationen waren an dieser Tagung vertreten.

In dieser zweiten Sitzung des Bienniums 2015/2016 wurden hauptsächlich Änderungsanträge zum RID besprochen, die in die Ausgabe 2017 des RID einfließen werden.



Änderungsanträge zum RID

Neue Pflicht des Beförderers gegenüber dem Triebfahrzeugführer

Im Gegensatz zum Beschluss 2011/314/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems ist gemäß den aktuellen RID-Vorschriften der Beförderer verpflichtet, den Triebfahrzeugführer über das Vorhandensein, nicht aber über die Position gefährlicher Güter im Zug zu unterrichten. Die ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass dem Beförderer die zusätzliche Pflicht zugeordnet werden sollte, dem Triebfahrzeugführer auch Informationen über die Position der gefährlichen Güter im Zugverband vorzulegen. Darüber hinaus sollte eine Bemerkung aufgenommen werden, in der darauf hingewiesen wird, dass diese Pflicht als erfüllt gilt, wenn das UIC-Merkblatt 472, das die Ausstellung eines Bremszettels und einer Wagenliste vorsieht, angewendet wird. Während der Bremszettel allgemein auf das Vorhandensein gefährlicher Güter im Zug hinweist, kann aus der Wagenliste abgelesen werden, an welcher Stelle im Zug sich welches gefährliche Gut befindet.

Wagenhalter versus ECM: Wer trägt künftig die Verantwortung für die Prüfung von Kesselwagen?

In die RID-Ausgabe 2015 wurde eine Änderung in den

Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens aufgenommen, die dazu führt, dass der Betreiber eines Kesselwagens die Pflicht hat, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zu bestimmen und diese so zu überwachen, dass der Kesselwagen die Vorschriften erfüllt (siehe auch Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 2/2014).

Da aber bei den einzelnen Delegationen immer noch Unklarheiten bestanden, unter anderem betreffend die Aufteilung der Verantwortung unter den einzelnen Beteiligten, wurde in der ständigen Arbeitsgruppe eine Diskussion geführt, in der folgende Positionen vertreten waren:

- Es ist nicht erforderlich, im RID weitere Vorschriften vorzusehen, da die Aussagen in den geänderten Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens und in den ATMF ausreichend sind.
- Der Betreiber eines Kesselwagens sollte die Gesamtverantwortung behalten, auch wenn die ECM für die Instandhaltung zuständig ist.
- Die Verantwortung der ECM sollte nicht nur auf die wiederkehrende Prüfung beschränkt sein, sondern auch die außerordentliche Prüfung umfassen.

Dieses Thema wird auf der Grundlage eines vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und vom Internationalen Wagenhalter-Verband (UIP) zu erarbeitenden Textvorschlags bei der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe nochmals diskutiert.

Standardisierter Nachweis für Prüfungen bei der Tankbeförderung gefährlicher Güter

In Anlehnung an die Checklisten des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe, auf die seit dem 1. Januar 2013 in den Vorschriften hingewiesen wird, schlug Italien Checklisten auch für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggas-Kesselwagen vor. Darüber hinaus beantragte Italien die Aufnahme einer neuen Vorschrift, die einen Nachweis im Beförderungspapier fordert, wer die in den Pflichten des Beförderers beschriebenen Prüfungen durchgeführt hat.

Die UIC und der CEFIC stellten die vorgeschlagene Vorschrift, die zu einem immensen Aufwand auf Seiten des Befüllers, des Entladers und des Beförderers führen würde, in Frage, da sie nur den Verkehrsträger Eisenbahn betreffen würde, was zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem Straßenverkehr führen könnte. Darüber hinaus sei nicht klar, inwieweit die Unterzeichnung von Papieren zu einer Erhöhung der Sicherheit führen würde. Das RID sehe seit dem 1. Januar 2013 vor, dass die bei den Pflichten des Beförderers aufgeführten Prüfungen vor



jeder Annahme gefährlicher Güter zur Beförderung und nicht nur stichprobenartig vom Beförderer durchgeführt werden müssten. Mit der Annahme zur Beförderung gebe der Beförderer zu erkennen, dass die Prüfung erfolgreich verlaufen sei. Es stelle sich die Frage, ob die Unterschriftsleistung eine sinnvolle und im Zusammenhang mit dem übrigen Regelwerk kompatible Maßnahme darstelle.

Die UIC und der CEFIC machten auch darauf aufmerksam, dass im Kapitel 4.3 bereits Kontrollmaßnahmen bei Flüssiggas-Kesselwagen enthalten seien und dass – im Gegensatz zu den bei der Beförderung flüssiger Stoffe in der Vergangenheit aufgetretenen Tropfleckagen – bei der Beförderung von Flüssiggasen bisher nur sehr wenige Probleme festgestellt worden seien. Deutschland wies jedoch darauf hin, dass gemäß dem Jahresbericht 2013 des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) die Mängelrate bei Druckgas-Kesselwagen doppelt so hoch wie bei Kesselwagen für andere gefährliche Güter gewesen sei.

Es wurde vereinbart, dass diese Fragen im Rahmen einer informellen Arbeitsgruppe im Detail analysiert werden.

Aus für Crash-Puffer für weniger gefährliche Stoffe

Bei der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) wurde ein Antrag der Niederlande beraten, die Sondervorschrift TE 22 (Ausrüstung mit Crash-Puffern) auf weniger gefährliche Stoffe auszudehnen. Der Vertreter der Niederlande wurde gebeten, die positiven Auswirkungen einer solchen Maßnahme anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse nachzuweisen (siehe auch Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1/2014).

Die bei dieser Sitzung vorgestellte Kosten-Nutzen-Analyse geht von einer Nachrüstung von 86400 Kesselwagen aus, wobei mit Kosten von 7500 € je Kesselwagen zu rechnen sei. Die Gesamtkosten der Maßnahmen würden damit 648 Mio. € betragen. Unter Berücksichtigung der Einsparungskosten durch vermiedene Unfälle würde sich ein Amortisierungszeitraum von etwa 25 Jahren ergeben.

Die ständige Arbeitsgruppe hielt eine Nachrüstung auf der Grundlage der dargestellten Kostenlage für nicht gerechtfertigt. Allerdings wurde auch bemerkt, dass bei einer besseren Datenlage zu Unfallursachen und -folgen erneut über diese Maßnahme oder auch über weitere Maßnahmen zum Überpufferungsschutz nachgedacht werden könnte. Auch sei eine Erhöhung der Energieabsorption durch andere Maßnahmen nicht ausgeschlossen.

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Annäherung der Vorschriften für Tankcontainer

Die ständige Arbeitsgruppe begrüßte die endgültige Entscheidung der OSShD-Gremien, in die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS die Bau- und Prüfvorschriften für Tankcontainer aus Kapitel 6.8 des

RID zu übernehmen. Zwei abweichende Vorschriften, die einerseits die Aufnahmefähigkeit der Trägheitskraft in Längsrichtung von vierfacher Bruttomasse statt wie im RID zweifacher Bruttomasse (jeweils multipliziert mit der Erdbeschleunigung) und andererseits den unteren Wert des Auslegungstemperaturbereichs von -40 °C statt wie im RID -20 °C betreffen, werden für Tankcontainer im Verkehr auf Schienenstrecken der Spurweite 1520 mm neu in das Kapitel 4.3 der Anlage 2 zum SMGS aufgenommen.

Beförderungen zwischen zwei Rechtsregimen – Asymmetrie bei den vorgeschriebenen Sprachen

In das RID2015 wurde eine neue Bestimmung aufgenommen, die bei Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines SMGS-Staates für die Kennzeichnungen von Versandstücken, Umverpackungen, Kesselwagen und Tankcontainern sowie die Angaben im Beförderungspapier zusätzlich zu den im RID vorgeschriebenen Sprachen Russisch oder Chinesisch vorschreibt. Auch für die Anlage 2 zum SMGS wurde eine analoge Bestimmung für Beförderungen in oder durch das Hoheitsgebiet eines RID-Vertragsstaates vorgesehen (siehe auch Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 2/2014).

Die ständige Arbeitsgruppe wurde darüber informiert, dass sich bei der letzten Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht (Warschau, 27. bis 31. Oktober 2014) Russland gegen die Annahme dieser Bestimmung ausgesprochen hatte. Da in den OSShD-Gremien ein Einstimmigkeitsprinzip gilt, wurde die neue Vorschrift für die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS nicht angenommen. In der Folge entsteht bei der Anwendung der beiden Rechtsregime eine asymmetrische Situation, da bei Beförderungen von RID-Staaten in oder durch SMGS-Vertragsstaaten die Verwendung zusätzlicher Sprachen vorgeschrieben wird, bei Beförderungen in umgekehrter Richtung aber nicht.

Da die neue Vorschrift für die RID-Vertragsstaaten an der Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen zumindest bei den West-Ost-Verkehren zu einer Erleichterung führt, waren sich die Staatenvertreter einig, dass diese neu entstandene asymmetrische Situation keiner Folgeänderungen im RID bedürfe. Allerdings sollten im nächsten Biennium Bemühungen fortgesetzt werden, eine gleich lautende Bestimmung auch in die Anlage 2 zum SMGS aufzunehmen.

Abweichungen bei der Berechnung des Füllungsgrads

Das Sekretariat der OTIF informierte die ständige Arbeitsgruppe über den Beschluss der OSShD-Mitgliedstaaten, den Wortlaut der Vorschriften in Kapitel 4.3 bezüglich der Berechnung des Füllungsgrads von Tanks zur Beförderung flüssiger Stoffe aus dem RID vorläufig nicht zu übernehmen.

Der Vertreter Russlands erklärte, dass die RID-Vorschriften durch die Verwendung eines festen Werts von 50 °C für die höchste mittlere Temperatur des Füllguts Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen keine Rechnung tragen würden. Er schlug vor, nach dem Beispiel der



Berechnungsformeln für ortsbewegliche Tanks in Kapitel 4.2 eine Variable zu verwenden. Zwar legen die Vorschriften des Kapitels 4.2 die höchste mittlere Temperatur des Füllguts auf 50 °C fest, bei Beförderungen unter extremen klimatischen Bedingungen dürfe aber die zuständige Behörde eine niedrigere bzw. eine höhere Temperatur vorschreiben.

Da das Thema nicht nur Eisenbahnbeförderung betrifft, wird die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung um Prüfung gebeten, ob das für ortsbewegliche Tanks geltende Konzept des Füllungsgrads auch in das Kapitel 4.3 für RID/ADR-Tanks übernommen werden sollte. Dabei sollte auch eine klarere Formulierung der Vorschriften in Kapitel 4.2 angestrebt werden. Vor allem sollten eindeutige Aussagen dazu getroffen werden, welche zuständigen Behörden und unter welchen Bedingungen eine abweichende höchste mittlere Temperatur des Füllguts festlegen dürfen.

Im Hinblick auf die durch Überfüllung von Tanks verursachten Unfälle in der Vergangenheit baten die Vertreter Deutschlands und der Niederlande um äußerste Vorsicht bei jeglichen Änderungen dieser Vorschriften.

Offene Fragen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Aufnahme der flexiblen Schüttgut-Container

Die Gemeinsame Tagung (Genf, 15. bis 19. September 2014) hatte den für die drei Landverkehrsträger zuständigen Organen empfohlen, die Vorschriften für die Beförderung flexibler Schüttgut-Container in die Fassung 2017 des RID, des ADR und des ADN aufzunehmen. Nach dem Beispiel der WP.15 nahm nun auch die ständige Arbeitsgruppe die Vorschriften für die Beförderung flexibler Schüttgut-Container an. Bei der nächsten Sitzung muss nur noch der Wert für das Verhältnis Höhe zu Breite dieser Container bestätigt werden. Vorläufig wurde der für das ADR bereits angenommene konservative Wert von 1,1 in die RID-Vorschriften aufgenommen, um den multimodalen Verkehr zu erleichtern.



Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tanks

Die ständige Arbeitsgruppe nahm auch die von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgeschlagenen Vorschriften in Bezug auf die Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tanks an (siehe auch Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 2/2014).

Nächste Tagung

Die 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 23. bis 27. November 2015 in Kroatien stattfinden.

Katarina Guricová



Rechtsprechung

Schäden am beförderten Gut (Automobile) infolge einer Entgleisung des Zuges Entschädigung und Rückgriff - inwieweit sind die ER CIM anwendbar?

Urteil des Appellationshofes Paris vom 6. März 2014 (RG n° 13/08130)

Die manchmal komplizierten Fragen der gerichtlichen Zuständigkeit stehen üblicherweise am Rande des Interesses des Sekretariates der OTIF. Im Kontext der Bestrebungen nach der korrekten Anwendung des COTIF und seiner Anhänge nach dem mit Wirkung vom 1. Juli 2011 erfolgten Beitritt der Europäischen Union zum COTIF ist jedoch das Urteil des Appellationshofes Paris vom 6. März 2014 (RG n° 13/08130) betreffend den internationalen Gerichtsstand von einem besonderen Interesse¹. Zudem bietet sich der Sachverhalt des Falles als ein Beispiel, um das Zusammenspiel zwischen dem COTIF-Recht und dem Recht der EU einerseits und zwischen den verschiedenen Anhängen zum COTIF andererseits aufzuzeigen.

In der Jahresübersicht der Rechtsprechung der Fachzeitschrift „Bulletin des transports et de la logistique“ lautet die kurz gefasste Schlussfolgerung in Bezug auf die gerichtliche Zuständigkeit wie folgt: „Das Gericht hat die Zuständigkeit des Tribunal de commerce in Paris gemäß der Verordnung 44/2001 betreffend die Mehrzahl der Beklagten und Streitverkündung bestätigt. Diskutabel ist, dass es die Anwendung der laut der Verordnung vorrangigen ER CIM ausgeschlossen hat.“²

Konkret handelt es um Artikel 46 § 1 CIM und Artikel 5 Punkt 3, Artikel 6 Punkt 2 und Artikel 71 Abs. (1) der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen. Auch eine Auslegung der Vereinbarung zwischen der OTIF und der Europäischen Union über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (Erklärung der Europäischen Union in Bezug auf Artikel 2 der Vereinbarung)³ spielt dabei eine Rolle.

Wie eingangs erwähnt, ist der Fall nicht nur wegen der Frage des Gerichtsstandes von Interesse, sondern auch im aktuellen Kontext der Suche nach Fällen, in denen die ER CUI zur Anwendung kommen sollen, und der Überprüfung der Kriterien für deren Anwendungsbereich im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs. Obwohl die Anwendung der ER CUI im gegebenen gerichtlichen Verfahren **nicht** in Betracht kam, denn die Rolle des Infrastrukturbetreibers in dem gerichtlichen Verfahren war

nur die eines infolge einer Streitverkündung einbezogenen Nebenintervenienten (intervention forcée), kann der Tatbestand dieses Falles, nämlich Schäden am beförderten Gut durch Entgleisung des Zuges, als ein praktisches Beispiel für Situationen dienen, die vorkommen können und auf welche die ER CUI anzuwenden wären.

Tatbestand

Die Gesellschaft Renault hat die „Société de Transports de Véhicules Automobiles“ (STVA, auf Beförderung von Kraftfahrzeugen spezialisierte Gesellschaft) mit der Beförderung von 208 Kraftfahrzeugen von Rumänien nach Frankreich beauftragt. Die STVA hat ihrerseits die Durchführung der Beförderung der SNCF und diese dann einen Teil davon der „Rail Cargo Austria AG“ (RCA) übertragen (ausführende Beförderer). Die Traktion auf der von der ÖBB Infrastruktur betriebenen Infrastruktur auf dem österreichischen Staatsgebiet hat die ÖBB Produktion sichergestellt.

Bei der Beförderung auf der österreichischen Teilstrecke ist es am 16. Juni 2010 zu einer Entgleisung des Zuges gekommen und 201 Kraftfahrzeuge wurden dabei zerstört oder beschädigt.

Am 1. Juni 2011 hat Renault die STVA mit ihrem Versicherer Allianz sowie die RCA vor dem Tribunal de commerce in Paris auf Schadenersatz verklagt. Weitere drei Versicherer der STVA haben sich dem Verfahren als freiwillige Nebenintervenienten angeschlossen (intervention volontaire).

Die STVA mit ihrem Versicherer Allianz haben vor dem gleichen Gericht die RCA, die ÖBB Infrastruktur, die ÖBB Produktion sowie die für den Unterhalt der Eisenbahnwagen verantwortliche Gesellschaft Sogeefer und ihren Versicherer auf Gewährleistung verklagt. Im Gegenzug haben die RCA und die ÖBB Produktion die SNCF, die STVA und die Sogeefer und ihre jeweiligen Versicherer auf Gewährleistung verklagt.

Die RCA, die ÖBB Produktion und die ÖBB Infrastruktur haben eingewendet, dass das Gericht nicht zuständig sei. Das Tribunal de commerce in Paris hat mit Urteil vom 31. Januar 2013 diesen Einwand zurückgewiesen und sich für zuständig erklärt.

Auf Grund der von der RCA und der ÖBB Produktion eingereichten Rechtsmittel hat der Appellationshof das erstinstanzliche Urteil überprüft und dessen Entscheidung hinsichtlich der gerichtlichen Zuständigkeit bestätigt.

¹ Eine Zusammenfassung, ein Auszug und kritische Bemerkungen zu diesem Urteil wurden in „Bulletin des transports et de la logistique“ N° 3497 vom 24. März 2014 und auf http://www.wk-transport-logistique.fr/preview/BeDhHIDgEiFjLrBeBfBf/presse/bf/bulletin_des_transports_et_de_la_logistique_2014 veröffentlicht

² BTL Nr. 3534 vom 19. Januar 2015, S. 21

³ Die Beitrittsvereinbarung ist auf der Website der OTIF veröffentlicht, s. <http://www.otif.org/recht/cotif.html>



Aus den Entscheidungsgründen:

„In der daraus folgenden Erwägung, dass das Tribunal de commerce in Paris – selbst wenn der vorliegende Rechtsstreit in Bezug auf die Festlegung der territorialen Zuständigkeit unter das Protokoll vom 3. Juni 1999 gefallen wäre – als Gericht des Gebietes, in dem zwei der Hauptbeklagten, STVA und Allianz, ihren Geschäftssitz haben, ohnehin die territoriale Zuständigkeit besessen hätte, um über die Klagen auf Gewährleistung zu befinden;

dass jedoch das auf diesen Fall anzuwendende Recht nicht das COTIF ist, sondern die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen;

dass sich aus den Artikeln 5-3, 6-1 und 6-2 dieser Verordnung ableiten lässt, dass Personen, die ihren Wohnsitz auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates haben, wenn eine unerlaubte Handlung oder eine Handlung, die einer unerlaubten Handlung gleichgestellt ist, den Gegenstand des Verfahrens bildet, in dem Mitgliedstaat verklagt werden können, in dem der Schadensfall eingetreten ist oder einzutreten droht, d. h. wenn mehrere Personen zusammen verklagt werden, vor dem Gericht des Ortes, an dem einer der Beklagten seinen Wohnsitz hat, sofern zwischen den Klagen eine so enge Beziehung gegeben ist, dass eine gemeinsame Verhandlung und Entscheidung geboten erscheint, um zu vermeiden, dass in getrennten Verfahren widersprechende Entscheidungen ergehen könnten, d. h. wenn es sich um eine Klage auf Gewährleistung oder um eine Interventionsklage handelt, vor dem Gericht des Hauptprozesses, es sei denn, dass die Klage nur erhoben worden ist, um diese Person dem für sie zuständigen Gericht zu entziehen;

dass Artikel 71-1 der Verordnung vom 22. Dezember 2000 vorsieht, dass diese Verordnung Übereinkommen unberührt lässt, denen die Mitgliedstaaten angehören und die für besondere Rechtsgebiete die gerichtliche Zuständigkeit regeln, was bedeutet, dass im Falle von konkurrierenden Vorschriften, wenn der Rechtsstreit in den Anwendungsbereich eines spezifischen Übereinkommens fällt, die Bestimmungen dieses Übereinkommens selbst innerhalb der Europäischen Union anzuwenden sind und nicht diejenigen der Verordnung Nr. 44/2001, damit die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen gegenüber Drittstaaten gerecht werden können;

dass die Auslegung von Artikel 71-1 jedoch unter Berücksichtigung von Artikel 57-1 des Brüsseler Übereinkommens von 1968 erfolgen sollte, welcher die gerichtliche Zuständigkeit innerhalb der Europäischen Union vor Inkrafttreten der Verordnung 44/2001 regelte und der besagt, dass das Übereinkommen von 1968 Übereinkommen unberührt lässt, „denen die Vertragsstaaten angehören oder angehören werden und die für besondere Rechtsgebiete die gerichtliche Zuständigkeit, die Anerkennung oder die Vollstreckung von Entscheidungen regeln“[...]

...

dass die Europäische Union selbst durch eine am 23. Juni 2011 gemeinsam mit der OTIF unterzeichnete Vereinbarung (am 13. Juli 2001 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht) dem Protokoll von Vilnius zwar beigetreten ist, dass Artikel 2 dieser Vereinbarung jedoch ... dem COTIF 1999 innerhalb der Europäischen Union gegenüber deren Vorschriften und somit auch gegenüber der Verordnung vom 22. Dezember 2000 ergänzenden Rechtscharakter beibehält.

Bemerkungen aus Sicht des COTIF

I. Gerichtsstand

Wie es aus dem im „Bulletin des transports et de la logistique“ veröffentlichten Artikel hervorgeht, gibt es zur Frage, ob auf den Gerichtsstand die COTIF/CIM-Regelung (Art. 46 CIM) oder die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen in solchen Fällen anwendbar ist, bisher unterschiedliche Meinungen.

In der Vergangenheit wurden in verschiedenen Fachartikeln unterschiedliche Meinungen vor allem zur Frage des Gerichtsstandes in Bezug auf Rechtsstreitigkeiten in Fällen von Transportschäden bei internationaler Beförderung auf der Straße zum Ausdruck gebracht⁴. Dort stellte sich die Frage, ob sich der Gerichtsstand nach Artikel 31 CMR oder nach der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen richten soll⁵. Es ging um die Auslegung des Artikels 71 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001. Dieser Artikel besagt, dass die Verordnung Übereinkommen unberührt lässt, denen Mitgliedstaaten angehören und die für besondere Rechtsgebiete die gerichtliche Zuständigkeit, die Anerkennung oder die Vollstreckung von Entscheidungen regeln⁶.

Für den Bereich der CMR wurde diese Frage schließlich durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Jahre 2010 gelöst⁷. Es bleibt die Frage, ob sich die für den Bereich der internationalen Beförderung auf der Straße gefundene Lösung (s. Kasten unten) auch für den Bereich der internationalen Beförderung auf der Schiene eignet. Ihre Beantwortung soll nicht Gegenstand

4 Prof. Dr. Peter Mankowski: „Der europäische Erfüllungsortsgerichtsstand des Art. 5 Nr. 1 lit. B EuGVVO und Transportverträge, Transportrecht 2-2008, S. 67-78; Dr. Rolf Wagner: „Normenkonflikte zwischen den EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II und transportrechtlichen Rechtsinstrumenten“, Transportrecht 3-2009, S. 103109; Dr. Rolf Wagner: „Die EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II aus Sicht des Transportrechts“, Transportrecht 7/8-2009, S. 281-289; Waldemar Czapski: „CMR. Interpretation et application“, Bulletin des Transports et de la Logistique N° 3198/2006, S. 457-459

5 Eine Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofs zu Gunsten der CMR als lex specialis: 10Nc19/04g vom 26.07.2004, veröffentlicht auf www.ris.bka.gv.at

6 Diese Verordnung wurde mit Wirkung vom 10. Januar 2015 durch die gleichnamige Verordnung 1215/2012 ersetzt

7 Rechtssache C-533/08 (TNT Express Nederland BV v. Axa Versicherung AG), s. in <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=81174&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1>



dieses Artikels bilden. Es darf jedoch angenommen werden, dass die Entscheidung der Cour d'appel in Paris in der Erwägung, dass Artikel 2 der Beitrittsvereinbarung der EU zum COTIF dem COTIF 1999 gegenüber den internen Rechtsvorschriften der Europäischen Union ergänzenden Rechtscharakter verleiht, sehr viel weiter geht. Wenn eine solche Entscheidung zum Präzedenzfall werden sollte, müsste man sich über die tatsächliche Anwendbarkeit des COTIF innerhalb der Europäischen Union Gedanken machen und überlegen, ob eine neuerliche Klarstellung nicht angebracht wäre, um sicherzugehen, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF/CIM sehr wohl den rechtlichen Rahmen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr bilden.

Der Entscheidungsgrund des Gerichtes, welcher die unterschiedliche Formulierung in Artikel 71-1 der Verordnung (EG) 44/2001 („Übereinkommen [...] denen die Mitgliedstaaten angehören“) und Artikel 57-1 des Brüsseler Abkommens von 1968 („Übereinkommen [...] denen die Vertragsstaaten angehören oder angehören werden“) betrifft, wurde in dem erwähnten Artikel des BTL vom März 2014 als geistreiches, wenn auch etwas schwaches Argument (frz. „ingénieux mais un peu faible“)¹ bezeichnet. Dem bleibt aus unserer Sicht nur hinzuzufügen, dass, auch wenn die Auslegung der Cour d'appel der Absicht des europäischen Gesetzgebers, die Vorschrift auf künftige Übereinkommen nicht anzuwenden, entspräche, das Protokoll von Vilnius und dessen Anhang, das COTIF 1999, nicht als neues Sonderübereinkommen angesehen werden kann, da das Protokoll von Vilnius entsprechend den Vorschriften des COTIF 1980 (Artikel 20) unter Wahrung der Kontinuität angenommen wurde.

Im Folgenden interessiert uns vielmehr das Zusammenspiel zweier Anhänge zum COTIF, nämlich der ER CIM und der ER CUI.

Auslegung des Artikels 71 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen durch den Europäischen Gerichtshof (C-533/08):

Anwendung der für besondere Rechtsgebiete geltenden Übereinkommen, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- (die Zuständigkeitsregel ist) in hohem Maße vorhersehbar
- fördert eine geordnete Rechtspflege
- gewährleistet den freien Verkehr der Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie das gegenseitige Vertrauen in die Justiz im Rahmen der Union
- unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen wie in dieser Verordnung.

II. Zusammenspiel CIM und CUI

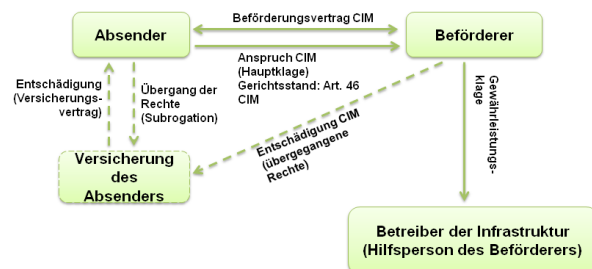
In einem Fall wie dem vorliegenden, in dem infolge einer Entgleisung des Zuges Schäden am beförderten Gut erfolgt sind, drängt sich sofort der Gedanke auf, die Ursache bei

der Infrastruktur zu suchen. Im Hinblick auf die objektive Haftung des Beförderers für Schäden am beförderten Gut ist die Ursache des Schadens aus Sicht des Beschädigten ohne Belang; es kommt einzig darauf an, dass der Schaden während der Beförderung entstanden ist. Das Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber spielt keine Rolle, wenn es um Ansprüche des Kunden des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag geht. Der Infrastrukturbetreiber gilt als Person, derer sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient und für die er haftet (Art. 40 CIM).

Vielmehr ist es im Interesse des im Prinzip schadenersatzpflichtigen Beförderers (sofern er sich von seiner objektiven Haftung nicht befreien kann), die Ursache zu klären, um – nach der Entschädigung des Kunden – Rückgriff nehmen zu können. Der Ausgang des Rechtsstreites zwischen dem Kunden der Güterbeförderung (oder einer Versicherung, auf welche die Ansprüche des Kunden der Güterbeförderung übergegangen sind) und dem Beförderer hat daher Bedeutung für die anschließende Regelung (zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber) des indirekten Schadens, der dem Beförderer durch die Zahlung einer Entschädigung an den Kunden entsteht.

Dieses Interesse des Beförderers, im gegebenen Fall des Beklagten in einem vom Absender angestregten Rechtsstreit, brachte den Beförderer dazu, dem Infrastrukturbetreiber den Rechtsstreit zu verkünden, denn er ging davon aus, dass am Ende der Infrastrukturbetreiber für den Schaden (gegenüber dem Beförderer) wird aufkommen müssen. Vor diesem Hintergrund hat er den Infrastrukturbetreiber im gleichen Verfahren auf Gewährleistung verklagt. Insofern als der Haftungsgrund oder der Haftungsumfang strittig sind, kann der Infrastrukturbetreiber somit den Hauptbeklagten im Rechtsstreit unterstützen. Es kommen in diesem Fall jedoch ausschließlich die Haftungsregeln CIM zur Anwendung. Man kann diese Fallkonstellation durch folgendes Schema darstellen:

Anwendung der ER CIM (ein einziges Verfahren)



Eine andere Fallkonstellation – auch mit Auswirkungen für den Gerichtsstand – würde sich bei getrennter Behandlung beider Schadenersatzansprüche in zwei Phasen ergeben:

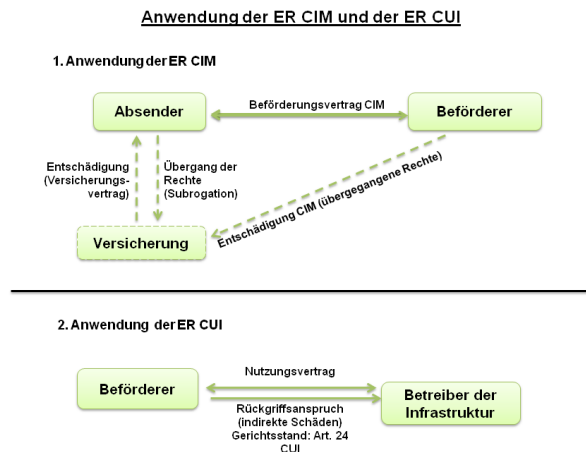
1. Entschädigung des Absenders durch den Beförderer gemäß ER CIM, sei es in Form einer gütlichen Einigung der



Vertragsparteien, sei es in einem gerichtlichen Verfahren und

2. Entschädigung des Beförderers (für den ihm dadurch entstandenen indirekten Schaden) durch den Infrastrukturbetreiber gemäß ER CUI.

Diese Fallkonstellation kann wie folgt dargestellt werden:



Die Haftungsregeln der ER CUI (Prinzip der objektiven Haftung und die Haftungsbefreiungsgründe) sind in Bezug auf Sachschäden ebenso wie in Bezug auf indirekte Schäden (Folge gemäß CIM geleisteten Entschädigungen) entsprechend den Haftungsregeln in Artikel 23 CIM gestaltet.

Hinsichtlich des Gerichtsstandes wäre bei der zweiten Fallkonstellation in der zweiten Phase Artikel 24 CUI anzuwenden. Das heißt, dass – sofern die Parteien des Infrastrukturnutzungsvertrags nichts anderes vereinbart haben –, die Gerichte am Sitz des Infrastrukturbetreibers zuständig wären.

Vollständigkeitshalber ist daran zu erinnern, dass die Anhänge zum COTIF jeweils auch eine Regel für den Fall vorsehen, dass sich der Berechtigte mit dem Schadenersatzanspruch nicht an seinen Vertragspartner wendet, sondern an einen anderen Akteur, bei dem er die Ursache für den Schaden vermutet (Klage auf deliktischer Grundlage), also z.B. der Absender an den Infrastrukturbetreiber oder der Infrastrukturbetreiber an den Absender. Diese Fälle sind in Artikel 41 CIM und in Artikel 19 CUI geregelt. Parallelbestimmungen („Sonstige Ansprüche“) gibt es auch in den ER CIV (Artikel 52) und in den ER CUV (Artikel 10). Diese Artikel stellen die Anwendung der gleichen Haftungsregeln in jeder Fallkonstellation sicher, so dass die in den Anhängen zum COTIF festgelegten Regeln (Voraussetzungen und Beschränkungen der Haftung) im Wege einer Klage auf deliktischer Grundlage nicht umgangen werden können.

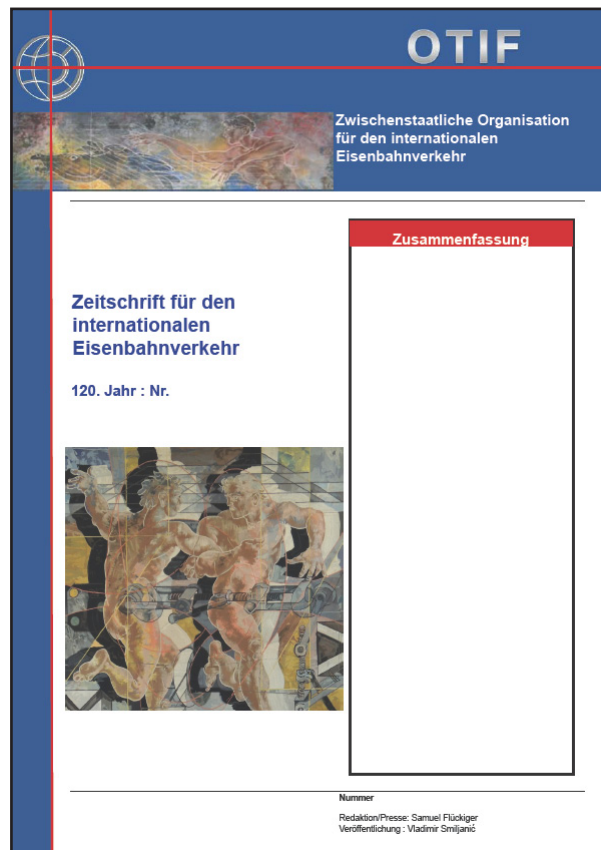
Das COTIF-System ist ein durchdachtes und kohärentes System. Wie oben dargestellt, funktioniert dessen Anwendung in gleicher Weise, egal zu welchem Zeitpunkt der Infrastrukturbetreiber einbezogen wird, und sogar

egal, ob der Beschädigte sich standardmäßig mit seinem Schadenersatzanspruch an seinen Vertragspartner wendet oder, aus welchen Gründen auch immer, seinen Anspruch gegenüber einer (aus Sicht des jeweiligen Vertrags) Drittperson geltend macht.

Eva Hammerschmiedová



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