



Zeitschrift

123. Jahr, Nr. 3 2015

OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Generalversammlung der OTIF – die Höhepunkte
- 6 OSSHD/OTIF: eine aktive und ertragreiche Zusammenarbeit
- 6 Das Ausbildungsprogramm im Sekretariat: eine bereichernde Erfahrung

COTIF

- 7 Rücknahme der Vorbehalte durch das Vereinigte Königreich und die Slowakei
- 10 Schlussdokument der Generalversammlung und Inkrafttreten der Änderungen

WEITERVERBREITUNG

- 11 Praktische Lösungen für die Grenzüberquerung im internationalen Eisenbahnverkehr
- 12 Seminar der Europäischen Eisenbahngentur
- 13 Auf der „Seidenstraße“

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 14 Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Institutionen der EU
- 16 Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von strukturellen Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten gemäß COTIF

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 21 47. Tagung des un-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
- 24 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

TRANSPORTRECHT

- 29 Revision der ER CUI eingeleitet – Problem des Anwendungsbereichs

VERANSTALTUNGS- KALENDER

Picture by
Valerio Compagnone-OTIF
Ion Cutieru - OSJD
OTIF's Staff
[http://www.tbilisisilkroad.ge/en/gallery/
tbilisi-silk-road-forum?gallery_id=10](http://www.tbilisisilkroad.ge/en/gallery/tbilisi-silk-road-forum?gallery_id=10)



Mit dem Jahr 2015 schließt auch das erste Arbeitsprogramm der OTIF meiner Amtszeit, das 2013 im Anschluss an meine Wahl angenommen wurde. Es beginnt nun ein neuer Zeitraum für die Organisation, und bei dieser Gelegenheit möchte ich allen Mitgliedstaaten für das Vertrauen in mich und mein Handeln danken, das sie mir bei der Generalversammlung am 29. September 2015 erneut ausgesprochen haben. Eine Organisation wie die OTIF zu leiten, deren Reichtum in ihrer kulturellen Vielfalt, ihrer allseits anerkannten Expertise und den Erwartungen der Akteure des Eisenbahnsektors an sie besteht, ist eine spannende Aufgabe.

In dieser Zeit der Wünsche und Bilanzen, von denen das Jahresende stets gekennzeichnet ist, möchte ich die Aufmerksamkeit auch auf die Erwartungen an unser Eisenbahnrecht lenken.

Die Anordnung des internationalen Güter- und Personenverkehrs um die Eisenbahn, den treibhausgasärmsten Verkehrsträger, ist eine Priorität, derer sich die Staaten und ihre Bürger immer stärker bewusst werden. Was könnte effizienter und ökonomischer sein als die Entwicklung eines einheitlichen Rechts, mit dem die bestehende Infrastruktur besser genutzt werden kann? Gemeinsam haben wir uns nach

Kräften für die Zukunft des internationalen Eisenbahnverkehrs eingesetzt, die wir uns als ein verknüpftes, einheitliches und interoperables Netz vorstellen. Die OTIF wird dabei verstärkt ihre Brückenfunktion zwischen den verschiedenen Konzepten und Systemen wahrnehmen können und sich somit zur zentralen Schnittstelle des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs entwickeln. Sie wird sowohl ihre technischen Vorschriften als auch ihr Vertragsrecht ausgehend von den Erwartungen des Sektors stets aktualisieren und modernisieren.

Die Generalversammlung hat im September alle vom Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen angenommen. Dies bezeugt den offenen und innovativen Geist innerhalb der Teams, welche für jedes Problem die beste Lösung finden konnten, indem sie auch auf die Unterstützung der Experten unserer Mitgliedstaaten zurückgegriffen haben, ohne die all dies nicht möglich gewesen wäre.

Beim Durchblättern dieser Ausgabe der Zeitschrift werden Sie einen Überblick über die ganze Bandbreite der von der OTIF behandelten Themen erlangen. In dieser letzten Ausgabe des Jahres möchte ich auch die Gelegenheit nicht verpassen, Ihnen und Ihren Lieben ein frohes neues Jahr 2016 zu wünschen.

François Davenne

GENERALVERSAMMLUNG DER OTIF – DIE HÖHEPUNKTE

Am 29. und 30. September 2015 fand in Bern die 12. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) statt, an der 42 der 49 Mitgliedstaaten, darunter auch 17 Nichtmitgliedstaaten der EU, teilgenommen haben. Die Mitgliedstaaten der OTIF haben sich

in ihrer ganzen Vielfalt interessiert in die Debatten eingebracht. Ebenfalls vertreten waren dazu die Europäische Union, Aserbaidschan (dessen Beitrittsverfahren noch läuft), Saudi-Arabien, die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD),

das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA).



Unter dem Vorsitz von Herrn Mats Andersson hat die Generalversammlung u. a.:

die Höchstbeträge für die jährlichen Ausgaben des Sekretariates der OTIF für die Zeiträume 2016-2018 und 2019-2021 festgelegt,

die Übernahme der Sekretariatsfunktion für die Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg durch das Sekretariat der OTIF genehmigt,

die Änderung der Artikel 3, 12, 14, 15, 20, 24, 25, 26 und 33 COTIF angenommen,

die Änderung von Artikel 9 des Anhangs D, von Artikel 3 des Anhangs F und der Artikel 1 und 3 des Anhangs G COTIF angenommen.

Diese 12. Generalversammlung war gekennzeichnet durch zwei Höhepunkte. Bereits am 29. September 2015 präsentierte die Delegation aus Aserbaidschan den Delegierten einen sehr dynamischen und euphorischen Kurzfilm über die einzelnen Etappen des Baus der Strecke Baku-Tiflis-Kars, in dem auch die entscheidende Rolle des Eisenbahnverkehrs bei der Schaffung sowohl menschlicher als auch geografischer Verbindungen zwischen Asien und Europa betont wurde. Die Generalversammlung hat die Delegation dieses zum damaligen Zeitpunkt baldigen Mitgliedstaates der OTIF (seit 1. November 2015) herzlich empfangen.



Delegation aus Aserbaidschan



Eva Molnar

Am Folgetag, dem 30. September, hielt Frau Eva Molnar, die Leiterin der Transportabteilung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten

Nationen (UNECE) ein feuriges Plädoyer für die unverzügliche Einrichtung eines einheitlichen Eisenbahnrechts und wies darauf hin, dass der Eisenbahnsektor der einzige Sektor sei, der noch nicht über einen einheitlichen Rechtsrahmen verfüge. Die Koexistenz verschiedener Rechtssysteme schade der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Ein einheitliches Eisenbahnrecht sei daher eine unabdingbare Notwendigkeit. Frau Molnar hat daraufhin auch die Vorgehensweise der UNECE bei diesem Projekt eines einheitlichen euro-asiatischen Eisenbahnrechts erläutert und in diesem Zusammenhang die entscheidende Arbeit der OSSHD und OTIF sowie ihrer Experten betont.

Die Generalversammlung der OTIF hat diesem Standpunkt der Leiterin der Transportabteilung der UNECE zugestimmt. Sie hat den Generalsekretär

der OTIF beauftragt, die Arbeiten der UNECE nach Kräften zu unterstützen, um schnell zu einer Lösung für die Verwaltung des künftigen einheitlichen Rechts zu gelangen. Schließlich hat sie den Generalsekretär beauftragt, ihr bis zur nächsten Tagung einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten am Projekt der UNECE vorzulegen.

Zwei Bewerber auf den Posten des Generalsekretärs haben sich der Generalversammlung vorgestellt: Frau Leodolter und Herr Davenne. Herr Davenne wurde in seinem Amt an der Spitze des Sekretariates der OTIF mit einer großen Mehrheit der Stimmen bestätigt. Diese Wiederwahl bestätigt ihn in seinen seit 2013 bestrittenen Aktivitäten und ermöglicht ihm, den auch im Sekretariat herbeigeführten Wandel zu festigen.

Die Generalversammlung hat die Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2015 bis zum 30. September 2018 ernannt

MITGLIEDER	ERSATZMITGLIEDER
Deutschland	Frankreich
Österreich	Armenien
Bulgarien	Rumänien
Estland	Iran
Finnland	Belgien
Irland	Ukraine
Italien	Griechenland
Mazedonien (EJR)	Albanien
Marokko	Tunesien
Norwegen	Schweden
Niederlande	Luxemburg
Polen	Tschechische Republik
Vereinigtes Königreich	Kroatien
Serbien	Bosnien und Herzegowina
Schweiz	Montenegro
Türkei	Pakistan

OSSH/OTIF: EINE AKTIVE UND ERTRAGREICHE ZUSAMMENARBEIT

Am 13. Oktober 2015 wurden die Herren Tadeusz Szozda, Vorsitzender des Komitees der OSShD, und Viktor Zhukov, Vize-Vorsitzender des Komitees der OSShD, vom Generalsekretär der OTIF, Herrn François Davenne, empfangen. Dieses jährliche Treffen der Leiter der beiden Organisationen fällt in den Rahmen der 2003 unterzeichneten

Kooperationsvereinbarung zwischen OSShD und OTIF und hat dieses Jahr zum ersten Mal in Bern im Sitz der OTIF stattgefunden.

Auf der dicht gedrängten Tagesordnung stand für die Leiter der beiden Organisationen ein Ausblick auf die verschiedenen gemeinsamen Themen, vom einheitlichen Eisenbahnrecht über die Digitalisierung des Informations-

austauschs und der Gefahrgutvorschriften bis zu den technischen Interoperabilitätsanforderungen.

Die innerhalb von zwei unterschiedlichen Eisenbahnsystemen zur Förderung des internationalen Verkehrs gegründeten Organisationen OSShD und OTIF nähern sich vor dem gemeinsamen Ziel der Erleichterung des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs einander weiter an.



DAS AUSBILDUNGSPROGRAMM IM SEKRETARIAT: EINE BEREICHERNDE ERFAHRUNG



Ömer Tangül

Seit Anfang 2015 wird im Rahmen des Ausbildungsprogramms für Angestellte der nationalen Behörden der Mitgliedstaaten der OTIF

bereits mit der Eisenbahntechnik vertrauten Praktikanten die Möglichkeit gegeben, ihre Kenntnisse des COTIF zu vertiefen, um diese dann im Anschluss an das Praktikum in ihrem Heimatland zu verbreiten (vgl. Zeitschrift Nr. 2 2015, Seite 8).

Im Rahmen dieses Programmes ist nun Herr Ömer Tangül für acht Wochen die Nachfolge von Sinan Oguz in der Sektion Eisenbahntechnik des Sekretariates angetreten. Herr Tangül ist assistierender Experte in der Generaldirektion für Eisenbahnrecht (DDGM) des türkischen Ministeriums für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation und verfügt auch über ökonomische Grundkenntnisse.

Während dieser beiden Monate konnte ein äußerst nützlicher Austausch qualitativ hochwertigen Wissens stattfinden.

Für weitere Details kontaktieren Sie bitte

bas.leermakers@otif.org



RÜCKNAHME DER VORBEHALTE DURCH DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH UND DIE SLOWAKEI

Die Slowakei und das Vereinigte Königreich haben am 27. bzw. 28. August 2015 die Urkunde zur Rücknahme ihrer Vorbehalte mit sofortiger Wirkung beim Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinterlegt.

Am 26. Juni 2006 hatte das Vereinigte Königreich erklärt, die Anhänge E, F und G des COTIF 1999 nicht anzuwenden, die Erklärung der Slowakei über die Nichtanwendung eben dieser Anhänge E, F und G des COTIF 1999 datiert vom 31. Januar 2007.

Diese Vorbehalte waren auf einen Harmonisierungsprozess zurückzuführen, welcher schwierige Fragen betreffend die Unterschiede zwischen dem EU-Recht und dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) aufwarf. Durch den Beitritt der EU zum COTIF im Jahre 2011 und die seit 2013 verfolgte partnerschaftliche Politik konnten diese Fragen gelöst werden.

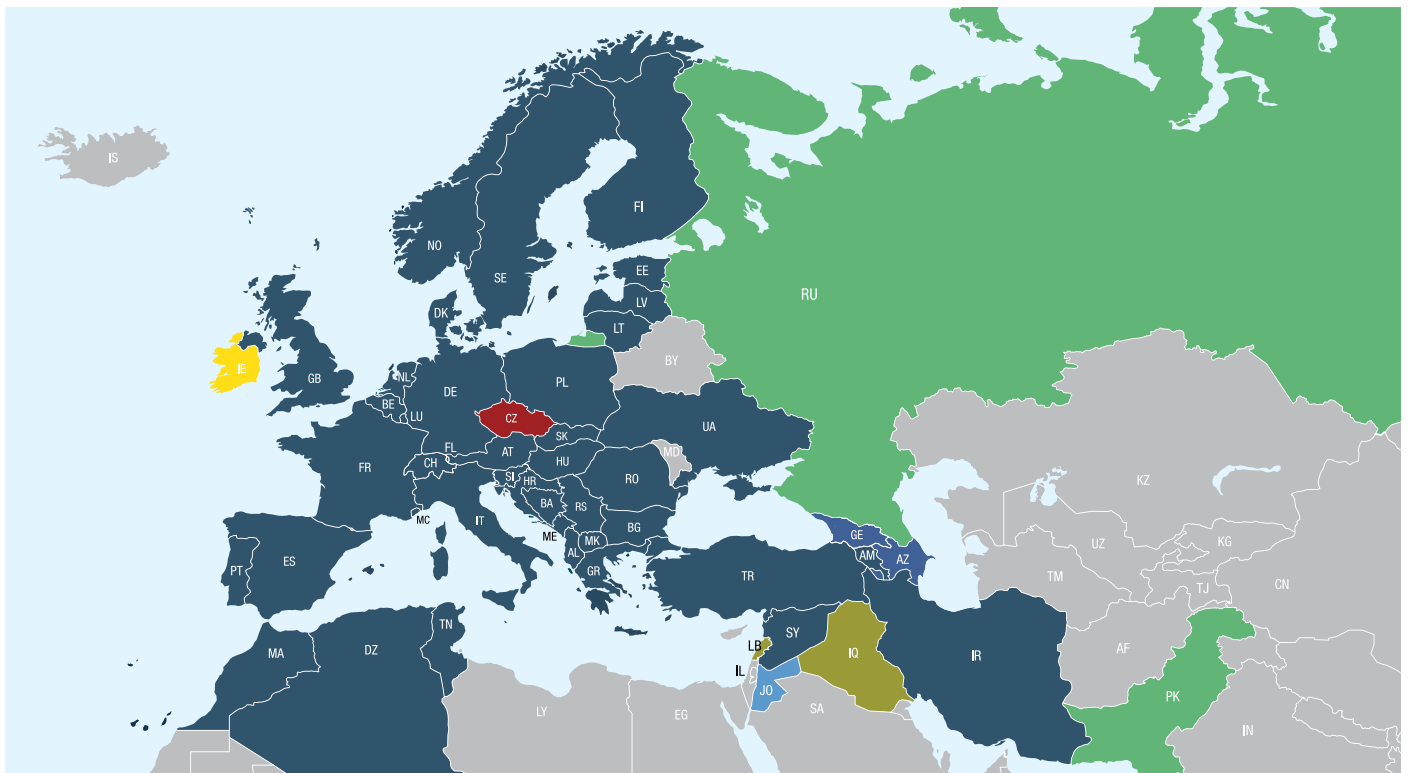
So hat die Slowakei in einer vom 6. August 2015 datierten Urkunde ihre Vorbehalte vollständig zurückgezogen. Das Vereinigte Königreich, sei-

nerseits, hat in seiner vom 18. August 2015 datierten Urkunde ebenfalls seine Vorbehalte zu den Anhängen F und G zurückgezogen.

Seit Ende August 2015 finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF somit auf insgesamt 20 016 zusätzlichen Kilometern des slowakischen und britischen Schienennetzes Anwendung. Das Sekretariat der OTIF begrüßt diesen Fortschritt hin zu einer Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts in einem homogenen Raum vom Maghreb über Europa bis in den Mittleren Osten.

GEOGRAFISCHER ANWENDUNGSBEREICH DES COTIF UND DESSEN ANHÄNGE

Stand 1. November 2015



























- | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|---|---|---|--|
|  | Tous les appendices de la COTIF (41)*
Alle Anhänge des COTIF (41)*
All COTIF appendices (41)* |  | Sans CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUI/APTU/ATMF (1) |  | Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2) |  | Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (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 (1)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (1)
COTIF 1999 not yet ratified (1) |  | Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhen der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2) |  | Sans ATMF (1)
*Monaco: Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1) |  | Sans CUI (1)
*GB: Ohne CUI (1)
Without CUI (1) |



























TABELLARISCHE ÜBERSICHT DES ANWENDUNGSBEREICHS DES COTIF UND DESSEN ANHÄNGE

- OTIF- und EU- Mitgliedstaat
■ OTIF-Mitgliedstaat

Stand 1. November 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Noch nicht ratifiziert	Kommentare
AL	Albanien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	Algerien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	Armenien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	Österreich		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
AZ	Aserbaidshan		✓	✓	✓						
BE	Belgien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BA	Bosnien und Herzegowina		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BG	Bulgarien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
HR	Kroatien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	Tschechische Republik		✓	✓	✓	✓					
DK	Dänemark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen
EE	Estland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen. Anwendung nur auf bestimmten Linien
FI	Finnland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
FR	Frankreich		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		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	Georgien		✓	✓	✓						Anwendung nur auf bestimmten Linien
DE	Deutschland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
GR	Griechenland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen
HU	Ungarn		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen
IR	Iran		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	Irak										OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IE	Irland									✓	
IT	Italien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV	Lettland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen
LB	Libanon										OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt

Stand 1. November 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	not yet ratified	Kommentare
FL	Liechtenstein		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	Litauen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen
LU	Luxemburg		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MK	EJR Mazedonien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	Monaco		✓	✓	✓	✓	✓	✓			
ME	Montenegro		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	Marokko		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	Niederlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
NO	Norwegen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 18. Juni 2014 zurückgenommen
PK	Pakistan			✓							
PL	Polen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
PR	Portugal		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen
RO	Rumänien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen
RU	Russland			✓							Anwendung nur auf bestimmten Linien
RS	Serbien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	Slowakien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 27. August 2015 zurückgenommen
SI	Slowenien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 19. Okt. 2012 zurückgenommen
ES	Spanien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. April 2014 zurückgenommen
SE	Schweden		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	Schweiz		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	Syrien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	Tunesien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	Türkei		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	Ukraine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
GB	Vereinigtes Königreich		✓	✓	✓	✓		✓	✓		Vorbehalte gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 28. August 2015 zurückgenommen
EU	Europäische Union		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

SCHLUSSDOKUMENT DER GENERALVERSAMMLUNG UND INKRAFTTRETEN DER ÄNDERUNGEN

Die 12. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), die am 29. und 30. September in Bern (Schweiz) getagt hat, hat Änderungen des COTIF und seiner Anhänge beschlossen. Die Details können [dem Schlussdokument](#) entnommen werden.

Die von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten nach ihrem jeweiligen nationalen Recht in Kraft.

Die von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen der Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) treten zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten nach ihrem jeweiligen nationalen Recht in Kraft.

In beiden Fällen gelten die Änderungen des Übereinkommens selbst und die Änderungen der Anhänge D, F und G mit ihrem Inkrafttreten nicht nur für die Staaten, die sie gemäß den Bestimmungen ihres nationalen Rechts genehmigt haben, sondern auch für alle anderen Staaten, mit Ausnahme der Staaten, die vor ihrem Inkrafttreten

eine Erklärung über ihre Nichtanwendung abgegeben haben.

Aufgrund des im Vergleich zu den im Rahmen des Vilnius Protokolls von der 5. Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF relativ geringen Umfangs der von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen hofft der Generalsekretär der OTIF, dass die rechtlichen Verfahren einfach genug sein werden, um ein rasches Inkrafttreten der diversen Änderungen zu ermöglichen.

Carlos del Olmo



PRAKTISCHE LÖSUNGEN FÜR DIE GRENZÜBERQUERUNG IM INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

Am 22. und 23. September 2015 fand in Danzig das VIIIth International Interdepartmental Meeting of OSJD „Practice in border crossing by international rail transport“ (VIII. Internationales interministerielles Treffen der OSShD „Praktische Lösungen für die Grenzüberquerung im internationalen Eisenbahnverkehr“) statt.

Vertreter der Verkehrsministerien, der Eisenbahnen sowie der nationalen Grenzkontroll- und Zollbehörden der Mitgliedstaaten der OSShD nahmen an der Konferenz teil. Auch internationale Organisationen wie die UNECE, die UN-ESCAP, die EU oder die OTIF waren anwesend.

Die OTIF war durch ihren Generalsekretär, Herrn Davenne, und den Leiter des Rechtsdienstes, Herrn Del Olmo, vertreten.

Während der Konferenz präsentierten und erläuterten die Teilnehmer die in ihren Ländern und an ihrer Eisenbahninfrastruktur in den letzten beiden Jahren vorgenommenen Verbesserungen hinsichtlich der Erleichterung im Eisenbahnverkehr. Auch die Fortschritte bei der Grenzüberquerung von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten der OSShD wurden beleuchtet, mit denen die Verzögerungen an den Grenzen minimiert werden konnten. Solche Fortschritte sind beispielsweise die in Grenzbahnhöfen angewendeten innovativen Technologien, die Umsetzung der Anlage 9 „Vereinfachung der Verfahren für den Grenzübertritt im internationalen Schienengüterverkehr“ des Harmonisierungsübereinkommens von 1982, die Anwendung des gemeinsamen CIM/SMGS-Frachtbriefs, die elektronische Übermittlung von Dokumenten, der elektronische Datenaustausch zwischen Behörden usw.

Auch das Sekretariat der OTIF hat vor diesem bedeutenden Forum eine Präsentation über die letzten Entwicklungen in Bezug auf die Erleichterung beim Grenzübertritt innerhalb der OTIF

geben können. Dazu wurde den Teilnehmern der aktuelle geografische Anwendungsbereich des COTIF sowie die jüngsten Entwicklungen in der Anwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs aufgezeigt. Die Teilnehmer begrüßten die Entwicklungen zu diesem wichtigen Beförderungspapier, das nun auch in ihren eigenen Beförderungsvorgängen mehrheitlich angewendet wird. Im Rahmen seiner Präsentation sprach Herr Del Olmo auch über die Beteiligung der OTIF an der Expertengruppe „einheitliches Eisenbahnrecht“ der UNECE und gab abschließend eine Zusammenfassung der von der OTIF durchgeführten Studie zur Erleichterung im Eisenbahnverkehr.

Am Ende der Konferenz verabschiedeten die Teilnehmer im Einklang mit der OSShD Tradition eine Schlussklärung.

In dieser Erklärung werden die Regierungen, die für den Eisenbahnverkehr zuständigen Ministerien, die staatlichen Grenzkontrollbehörden, die Zollbehörden und sonstigen Grenzkontrollen durch-

führenden Organe sowie die Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedstaaten aufgerufen:

“ die Umsetzung von Anlage 9 des Internationalen Übereinkommens von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen zu fördern;

die Interaktion zwischen Eisenbahnkorridoren der OSShD, Eisenbahngüterkorridoren der EU und dem transasiatischen Netz zu stärken, einschließlich Erleichterung des Genübertritts bei möglicher Anwendung der Empfehlungen der UNESCAP;

die Annahme und Umsetzung des umfassenden gemeinsamen Maßnahmenpaketes für die Eisenbahnen, Grenzkontroll- und Zollbehörden, das darauf abzielt, die Wartezeit an den Grenzen, insbesondere auf den OSShD-Korridoren, zu verringern, zu fördern;

die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der Grenzkontroll-, Zoll-, sonstiger Kontrollbehörden und Eisenbahnunternehmen



Carlos del Olmo. Foto: Ion Cutieru - OSShD

zu richten, damit die Wartezeiten von Reise- und Güterzügen an den Grenzen verringert werden können;

sich einzusetzen für eine so rasche Durchführung der Grenz- und Zollkontrollen wie möglich;

für die Kontrollen energietechnisch fortschrittliche Technologien einzuführen und anzuwenden;

Maßnahmen zur Einrichtung eines gemeinsamen Informationsraumes für die Eisenbahnverkehrssysteme der OSSH-Mitgliedstaaten, darunter Grenzkontroll-, Zoll- und sonstige Kontrollbehörden, zu ergreifen und bei der Einrichtung zu assistieren, indem die Kommunikationsnetze und Telekommunikationsunternehmen in diesen Ländern miteinander verbunden werden;

die Anwendung des gemeinsamen CIM/SMGS-Frachtbriefs im internationalen Eisenbahngüterverkehr zu aktivieren;

sich für die Eisenbahnbeförderung von eingeschriebenen Postsendungen einzusetzen, unter Anwendung der einfachsten Verfahren (einschließlich Zollformalitäten) für die Zustellung.

In Bezug auf die unter der Ägide der UNECE durchgeführten Bemühungen für die Einrichtung eines einheitlichen Eisenbahnrechts wird die UNECE gebeten, all diese Aspekte der Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigen.

Den Abschluss der Erklärung bilden die folgenden Empfehlungen:

Die betroffenen Stakeholder des Verkehrswesens sollten jährliche Treffen organisieren, bei denen Vertreter des Eisenbahnsektors, der Grenzkontroll-, Zoll- und sonstigen Kontrollbehörden zusammenkommen, um die Maßnahmen zur Erleichterung des Grenzübertritts zusammenzufassen, die Gründe für Verzögerungen zu analysieren, die Umsetzung der Vorschriften zu betrachten und gemeinsame Aktionen zur Verbesserung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr zu planen;

in Übereinstimmung mit dem „Programme of Actions on the facilitation of border crossing“ (Aktionsplan für die Erleichterung des Grenzübertritts, Sankt Petersburg, 2012) sollten an den Grenzbahnhöfen die bewährten Verfahren im Grenzübertritt angewendet werden;

Vertreter der Verkehrsministerien, der staatlichen Grenzkontroll-, Zoll- und sonstigen Kontrollbehörden und der Eisenbahnen sollten sich aktiver an den Arbeiten der UNECE beteiligen, einschließlich an der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen (WP.30) und der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr (SC.2) hinsichtlich des Übereinkommensentwurfs über die Erleichterung der Verfahren für den Grenzübertritt von Personen, Gepäck und Ladung und am UNESCAP „Regional Network of Legal and Technical Experts for international transport facilitation“ (regionales Netzwerk von Rechts- und Technikexperten für die Erleichterung des internationalen Verkehrs).

Die Arbeiten zur Interaktion zwischen Beförderern und staatlichen Kontrollbehörden mit Blick auf die Umsetzung und Verbesserung der Verfahren für einen Informationsaustausch vor Beginn des Beförderungsprozesses von Gütern, zur Verringerung der Wartezeiten während der Grenzkontroll- und Zollverfahren, sollten fortgeführt werden.“

Carlos del Olmo

SEMINAR DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNAGENTUR

Herr Bas Leermakers, der Leiter der Sektion Eisenbahntechnik des Sekretariates der OTIF, war eingeladen worden, in der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eine Präsentation zu halten. Bei diesem Seminar der ERA sollten die Arbeiten der OTIF vorgestellt werden, damit die Verantwortlichen der Agentur diese besser berücksichtigen können.

Rund zwanzig Schlüsselpersonen kamen anlässlich dieses Seminars in der ERA zusammen. Ob Ingenieure, Juristen, Interoperabilitäts- oder Sicherheitsexperten, alle Teilnehmer zeigten sich während der vierstündigen Präsentation sehr empfänglich und aktiv.

Diese gänzlich interaktive Veranstaltung war ein voller Erfolg und Ge-

legenheit für einen allseits geschätzten Schlagabtausch aus Fragen und Antworten.



AUF DER „SEIDENSTRASSE“

Der Generalsekretär der OTIF war zum Forum „Seidenstraße“, am 15. und 16. Oktober 2015 im georgischen Tiflis, eingeladen worden.

Dieses vom georgischen Ministerium für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung, dem georgischen Außenministerium, der Volksrepublik China, der Asiatischen Entwicklungsbank und der Agentur für unternehmerische Entwicklung LEPL gemeinschaftlich organisierte Forum „Seidenstraße“ war Treffpunkt zahlreicher hochrangiger Teilnehmer und Redner aus Asien, den Golfstaaten den Vereinigten Staaten von Amerika und Europa (<http://www.tbilisisilkroad.ge/en/speakers/>).

Zwei Tage lang konnten Minister,

ministerielle Delegationen, Leiter und Vertreter internationaler Organisationen, Unternehmenschefs aus dem Eisenbahnsektor und der Zivilgesellschaft mit dem Ziel, die zukünftige Seidenstraße zu entwerfen und entwickeln, miteinander diskutieren.

Diese Straße, die künftig Peking mit Brüssel verbinden wird, markiert den Beginn einer neuen Epoche und mobilisiert die Länder, durch die sie führt. Für den internationalen Eisenbahnverkehr stellt sie, wie die Strecke Baku-Tiflis-Kars beweist, eine enorme Chance dar. Der Generalsekretär hatte die Ehre, die OTIF und die Brückenfunktion, die sie zwischen ihren Mitgliedstaaten wahrnimmt, zu präsentieren. Er hat insbesondere auf den Mehrwert des

einheitlichen OTIF-Rechts vor dem Hintergrund der mit diesem Projekt einhergehenden wachsenden Investitionen in die Infrastruktur und neues Eisenbahnrollmaterial hingewiesen. Als Teilnehmer des runden Tisches „Verkehr und Infrastruktur: Anpassung an die Bedürfnisse des internationalen Handels“ hat er darauf hingewiesen, dass die Daseinsberechtigung der Organisation in der Einrichtung eines einheitlichen Rechts für Afrika, Europa und Asien bestehe, welches für einen durchgängigen und mit dem Seeverkehr auch wirklich wettbewerbsfähigen Eisenbahnverkehr unerlässlich sei.

Das Forum „Seidenstraße“ wurde mit einer gemeinsamen Erklärung abgeschlossen: <http://tbilisisilkroad.ge/uploads/Tbilisi-JointDeclaration.pdf>



ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DEM SEKRETARIAT DER OTIF UND DEN INSTITUTIONEN DER EU

Mit Blick auf das Ziel, die Effizienz und Kohärenz zu erhöhen und allen Parteien ein Mitspracherecht zu gewähren, ist die Zusammenarbeit zwischen EU und OTIF von höchster Wichtigkeit. Die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Sekretariat der OTIF, der GD MOVE und der ERA aus dem Jahre 2013 legte das Fundament für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit werden die Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten bereits im frühesten Entwicklungsstadium der technischen Vorschriften ins Blickfeld gerückt. So kann die EU bei der Entwicklung ihrer Vorschriften gleich die OTIF Dimension mit berücksichtigen. Die OTIF kann ihrerseits die auf EU-Seite vorhandene Expertise nutzen, ohne dieselben Fachkenntnisse (und die damit verbundenen Kosten) selbst bereitstellen zu müssen. All dies trägt dazu bei, dass die Vorschriften in allen Vertragsstaaten der OTIF angemessen und nützlich sind.

Zu den Zielen der OTIF gehören die Förderung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Als einer der Grundbestandteile für das Erreichen dieser Ziele werden harmonisierte technische Vorschriften entwickelt, gemäß denen Fahrzeuge zum internationalen Betrieb zugelassen werden können. Die Entwicklung dieser Vorschriften wird genau auf die Entwicklung der in den TSI enthaltenen technischen Vorschriften der EU abgestimmt. Das Äquivalenzerfordernis zwischen den technischen Vorschriften der EU und der OTIF ist in den Artikeln 3a und 6 ATMF ausgedrückt. Aus diesem Grund sind sowohl die EU als auch die OTIF bestrebt, diese Äquivalenz auf neue Vorschriften auszuweiten und bei den bestehenden Vorschriften zu wahren.

Entwicklung technischer Vorschriften in der EU

Innerhalb der EU wird die Entwicklung dieser technischen Vorschriften von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) vorangetrieben. Unterstützt von ihren Arbeitsgruppen, die sich aus Experten der EU-Mitgliedstaaten und des Eisenbahnsektors zusammensetzen, entwirft die ERA Vorschläge zur Annahme oder Änderung von TSI, welche sie dann der Europäischen Kommission unterbreitet. Vor der Annahme dieser TSI befragt die Europäische Kommission die EU-Mitgliedstaaten nach ihrer Meinung.

Entwicklung technischer Vorschriften in der OTIF

Mit Blick auf die Vermeidung von Diskussionen, die an anderer Stelle bereits geführt wurden, haben die Technikexperten der OTIF es als nicht effizient befunden, in der EU bereits entwickelte Vorschriften erneut zu diskutieren. Stattdessen konzentrieren sich die Technikexperten der OTIF darauf, wie die EU-Vorschriften am besten in OTIF-Recht umgesetzt werden können. Bei dieser Umsetzung werden zuweilen Anpassungen nötig, um die Vorschriften COTIF-tauglich zu machen. Zurückzuführen ist dies auf die Unterschiede zwischen dem EU-Recht und dem COTIF. So schreiben die EU-Vorschriften zu Marktöffnung und Wettbewerb z. B. die Trennung der Zuständigkeiten von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vor. Im COTIF wird diese Trennung nicht zwangsläufig vorgeschrieben.

Dieser Arbeitsweise ermöglicht es dem Sekretariat der OTIF, mit einem vergleichsweise kleinen Team zu arbeiten und die finanziellen Beiträge der Mitgliedstaaten niedrig zu halten, da nicht in allen technischen Bereichen eigene Expertise bereitgestellt werden muss.

Eine abgestimmte Herangehensweise

Wie bereits erwähnt, werden die in der EU entwickelten technischen Vorschriften im Prinzip ohne erneute Diskussion über die technischen Details in COTIF-Recht übertragen. Dies wird als „schrittweise Herangehensweise“ bezeichnet, wobei die Entwicklung der Vorschriften innerhalb der EU den ersten und deren Übertragung in COTIF-Recht den zweiten Schritt ausmachen. Dies bedeutet, dass die technischen Entwicklungen unter der Ägide der ERA ein gemeinsames Interesse der EU und der OTIF darstellen. Durch diese schrittweise Herangehensweise muss die EU bereits in den frühen Entwicklungsstadien die Folgen für das COTIF mitbedenken.

Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF-Sekretariat, ERA und GD MOVE

Um die EU zu unterstützen und gleichzeitig die Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten zu vertreten, arbeitet das Sekretariat der OTIF eng mit den entsprechenden EU-Organen, darunter insbesondere ERA und Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE), zusammen. Im Oktober 2013 wurde ein als Verwaltungsvereinbarung bezeichnetes Abkommen zwischen den drei Parteien unterzeichnet. Diese Vereinbarung, die auf der Website der OTIF veröffentlicht wurde, legt den Rahmen für die Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen fest. Auf diese Weise nutzt das technische Know-how der ERA und der Verbände des Sektors auch der Weiterentwicklung des COTIF.

Basierend auf dieser Verwaltungsvereinbarung:

- werden ausgewählte OTIF-Experten zu den Treffen der ERA eingeladen, um dort die Interessen der OTIF-Mitgliedstaaten zu vertreten, die nicht Mitglied der EU sind. Die Vertreter der OTIF kommen für gewöhnlich aus dem Team des OTIF-Sekretariates, können aber durchaus auch Experten aus einem Mitgliedstaat der OTIF sein;
- werden Vertreter der ERA und der EU-Kommission zur ständigen Arbeitsgruppe Technik der OTIF eingeladen, um die neuesten Entwicklungen innerhalb der EU zu präsentieren. Auf diese Weise sollen die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten mit diesen Entwicklungen vertraut gemacht und Ihnen die Möglichkeit zu Kommentaren und Fragen dazu gegeben werden;
- wird der Generalsekretär eingeladen, persönlich oder durch einen anderen Bediensteten der OTIF vertreten als Beobachter am RISC teilzunehmen. Der RISC prüft die Empfehlungen der ERA, bevor diese in EU-Recht übergehen. Die Teilnahme am RISC ist somit eine gute Gelegenheit, die rechtlichen Entwicklungen in Bereichen, in denen die Arbeiten der ERA und ihrer Arbeitsgruppen abgeschlossen sind, weiterzuverfolgen;
- haben die ERA und das Sekretariat der OTIF gemeinsame Register für Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM-Register) und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM-Register) erstellt;
- halten die drei Organisationen regelmäßig Managementtreffen ab, um Themen gemeinsamen Interesses zu besprechen und zu koordinieren. In diesem Forum können neue Entwicklungen angestoßen und strategische Themen angesprochen werden.

Einbeziehung der Nicht-EU-Mitgliedstaaten

Das Sekretariat der OTIF setzt sich engagiert für die Zusammenarbeit mit den Nicht-EU-Vertragsstaaten ein, um ihre Interessen so umfassend wie möglich verstehen zu können. Zu diesem Zweck beteiligt sich das Sekretariat der OTIF an Workshops und Seminaren, um wo immer möglich Synergien, z. B. mit der UIC, zu schaffen. Eine in diesem Zusammenhang zu nennende Maßnahme ist das kürzlich eingerichtete Expertentrainingsprogramm, bei dem ein Vertreter der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates über mehrere Monate hinweg eine Ausbildung im Sitz der OTIF erhält. Die Allgemeinen Bedingungen des Programms sind im Internet verfügbar und die Mitgliedstaaten werden ermuntert, Bewerber vorzuschlagen.

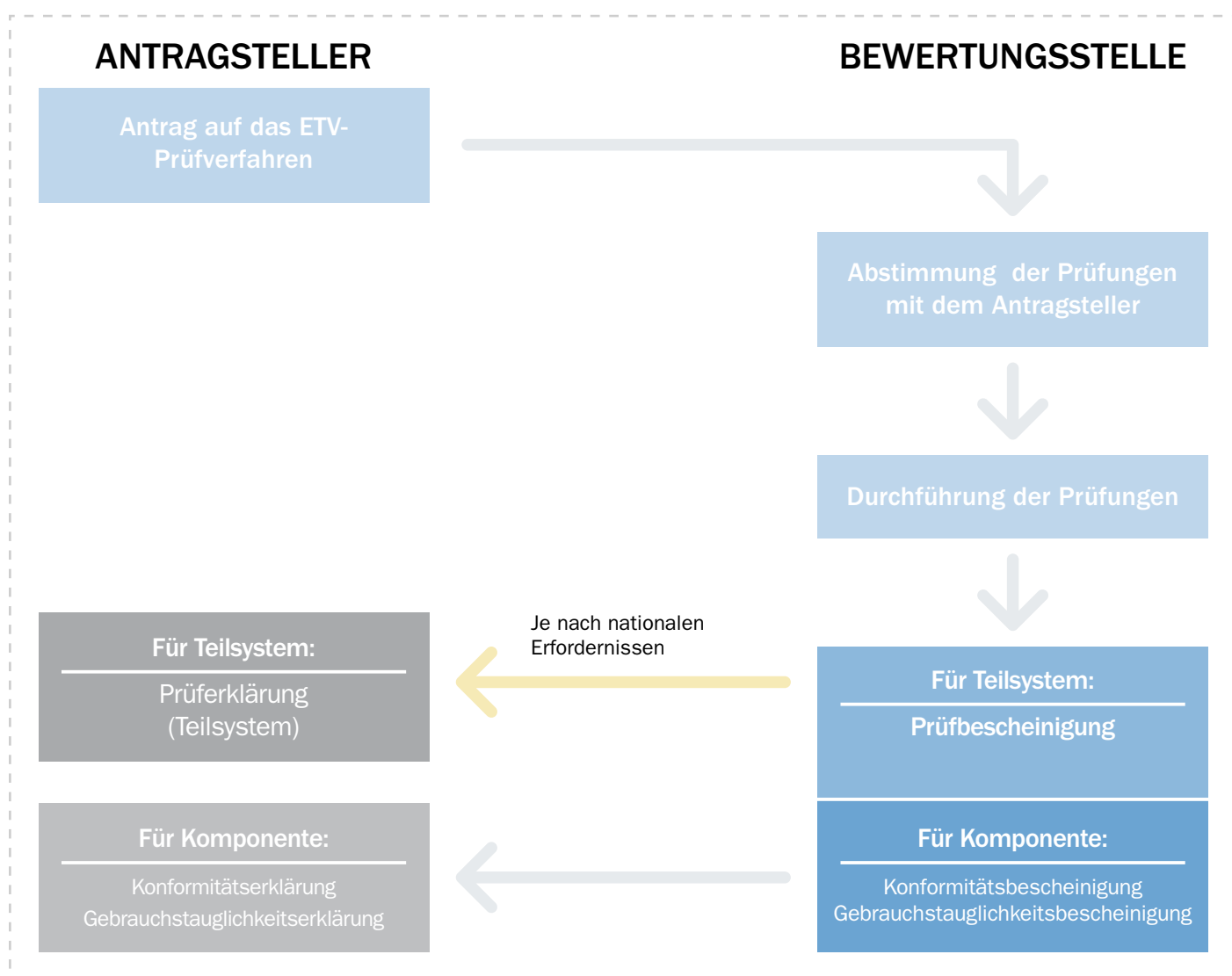
Bas Leermakers

VERFAHREN ZUR BEWERTUNG DER KONFORMITÄT UND DER GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT VON STRUKTURELLEN TEILSYSTEMEN UND INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN GEMÄSS COTIF

Gemäß der dem COTIF¹ angehängten ETV GEN-D² beantragt der Hersteller oder sein in einem der Vertragsstaaten des COTIF ansässiger Bevollmächtigter bei einer Bewertungsstelle seiner Wahl das ETV-Prüfverfahren.

Der Artikel beschreibt zunächst die Konformitätsbewertung von strukturellen Teilsystemen³ sowie den Interoperabilitätskomponenten. Im Anschluss wird ein kurzer Überblick hinsichtlich der Bewertung der sicheren Integration eines Teilsystems dargestellt. Den Abschluss bildet ein Ausblick hinsichtlich der Wahl der Module.

Der generelle Ablauf eines ETV- Prüfverfahrens ist in untenstehender Abbildung dargestellt:



Die Grundlagen der Anerkennung bzw. Akkreditierung von Bewertungsstellen sind im COTIF Anhang ATMF Art.5 beschrieben.

¹ COTIF 1999: Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Protokolls von Vilnius, in Kraft ab 1.7.2006

² ETV GEN-D: Einheitliche Technische Vorschrift „BEWERTUNGSFAHREN (MODULE)“

³ Die Definition von Teilsystemen gemäß COTIF ist in der ETV GEN-B aufgeführt

Konformitätsbewertung von strukturellen Teilsystemen

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über den Aufbau der anwendbaren Prüfmodule für die Teilsysteme:

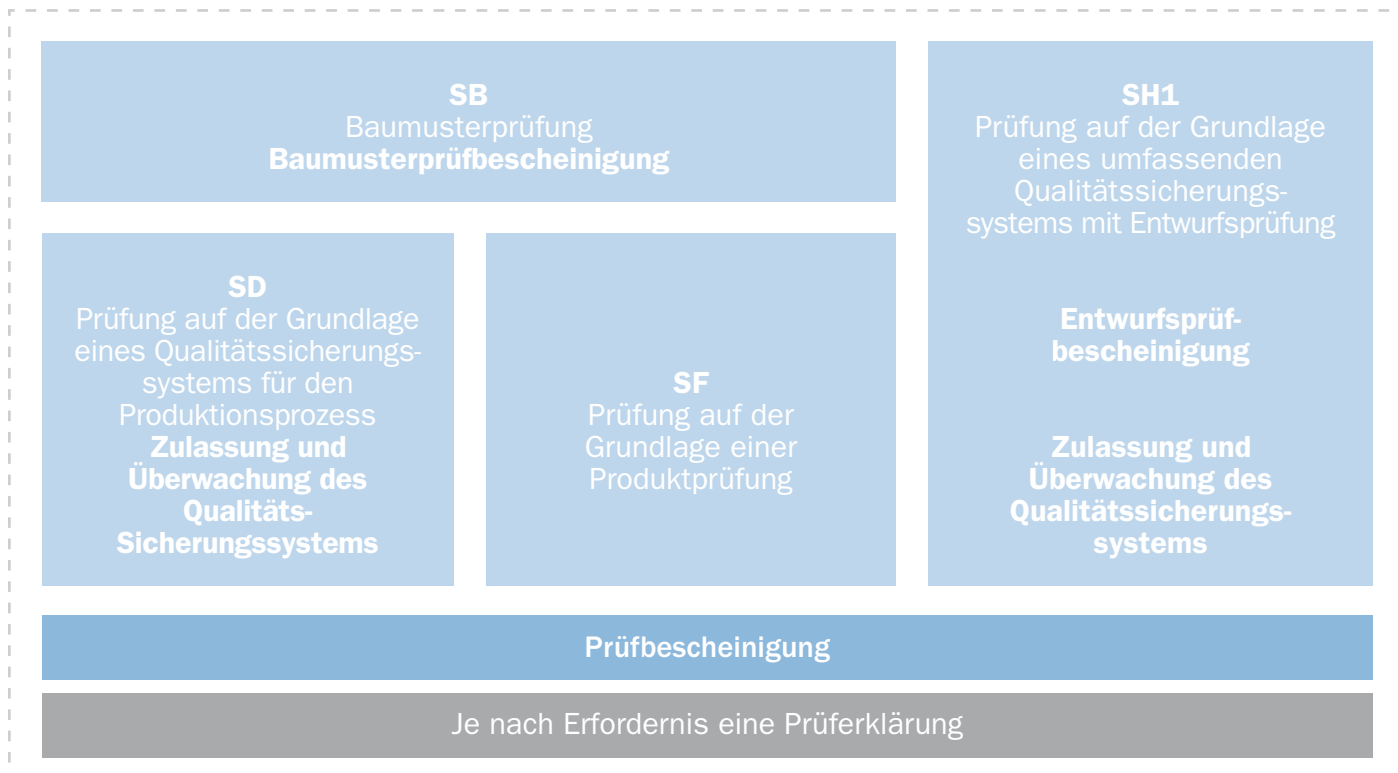


Bild 2 Übersicht der Prüfmodule je Teilsystem⁴

Das Modul SH1 kann eigenständig für die Prüfung eines Teilsystems verwendet werden.

Die Module SD und SF können nur im Anschluss an die Anwendung des Moduls SB verwendet werden.

Abschluss der Prüfung bildet eine Prüfbescheinigung oder eine Prüferklärung.

Auf freiwilliger oder obligatorischer Basis (wenn das Recht des Vertragsstaates, in dem der Antrag auf Bewertung nach diesem Modul gestellt wurde, es erfordert), kann eine ETV-Prüferklärung ausgestellt werden. In diesem Fall gelten die Bestimmungen der ETV zur ETV-Prüferklärung.

Vertragsstaaten, die zugleich Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, wenden bezüglich der EG-Prüferklärung das EU-Recht an.

Strukturelle Teilsysteme:

Gemäß Legaldefinition ist ein Teilsystem das Ergebnis der Aufteilung des Eisenbahnsystems, wie sie in den ETV zu sehen ist; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen, können struktureller oder funktionaler Natur sein. Mit anderen Worten ist ein Teilsystem ein Bestandteil des Eisenbahnsystems und muss, damit das Eisenbahnsystem als Ganzes funktioniert, mit anderen Teilsystemen kompatibel sein. Aus diesem Grund enthalten die auf Teilsysteme anwendbaren Anforderungen auch Bestimmungen zu Schnittstellen mit anderen Teilsystemen. Die Teilsysteme werden in der ETV GEN-B bestimmt.

Zu den strukturellen Teilsystemen zählen:

- Infrastruktur,
- Energie,

- streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
- bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung
- Fahrzeuge,

Die funktionalen Teilsysteme sind:

- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung,
- Instandhaltung,
- Telematikanwendungen für den Personen und Güterverkehr.

Ein Fahrzeug kann aus einem Teilsystem (Fahrzeuge) oder mehreren Teilsystemen (Fahrzeuge + fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) bestehen. Zur ersten Kategorie gehören z. B. Güter- oder Personenwagen, zur zweiten Kategorie z. B. Lokomotiven oder Wagengruppen. Um für den internationalen Verkehr zugelassen zu werden, muss das Fahrzeug alle gemäß APTU, ATMF und den ETV anwendbaren technischen Anforderungen erfüllen.

⁴ Bearbeitet aus: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_DE.pdf

Inhalt der Prüfmodule:

Prüfmodul SB „Baumusterprüfung“

Die Baumusterprüfung ist Teil des ETV-Konformitätsprozesses bei dem eine Bewertungsstelle den technischen Entwurf eines Teilsystems untersucht, prüft und bestätigt, dass der technische Entwurf des Teilsystems mit den Anforderungen der relevanten ETV übereinstimmt.

Die Baumusterprüfung soll beinhalten:

- Bewertung der Eignung des technischen Entwurfs durch Untersuchung der technischen Dokumentation und weiterführender Prüfergebnisse
- Prüfung eines Baumusters des gesamten Teilsystems, repräsentativ für die vorgesehene Produktion

Um die ETV-Prüfung abzuschließen, muss nachfolgend noch eines der folgenden Prüfmodule durchgeführt werden:

- SD: ETV-Prüfung auf der Grundlage eines Qualitätssicherungssystems für den Produktionsprozess
- SF: ETV-Prüfung auf der Grundlage einer Produktprüfung

Prüfmodul SD „Qualitätssicherungssystem für den Produktionsprozess“

Bei diesem Modul geht es um die Einhaltung des Qualitätssystems innerhalb der Produktion des Teilsystems.

Prüfmodul SF „Prüfung auf der Grundlage einer Produktprüfung“

Dieses Prüfmodul basiert auf der Prüfung der Produkte. Im Gegensatz zum vorherig genannten Prüfmodul (Schwerpunkt: Qualitätssystem) wird hier jedes Teilsystem einzeln untersucht.

Prüfmodul SH1 „Prüfung auf der Grundlage eines umfassenden Qualitätssicherungssystems mit Entwurfsprüfung“

Die ETV-Prüfung basierend auf der umfassenden Qualitätssicherung mit Entwurfsprüfung, ist Teil des ETV-Konformitätsprozesses bei dem das zu prüfende Teilsystem die Anforderungen der ETV erfüllt.

Prüfmodul SH1 basiert auf einem vollständig umgesetzten Qualitätssicherungssystem, bei dem die Aufgaben des Prüforgans sich auf die Bewertung und Überwachung desselben sowie auf die Bewertung der vom Antragsteller gelieferten Informationen erstrecken. Es erfordert ein hohes Maß an Verantwortungs- und Qualitätsbewusstsein vonseiten des Herstellers.

- Herstellung
Entwurf, Fertigung, Endabnahme und Prüfung des betreffenden Teilsystems müssen Gegenstand eines zugelassenen Qualitätssicherungssystems sein.

- Qualitätssicherungssystem
Der Antragsteller muss eine gültige Zertifizierung seines Qualitätsmanagementsystems nachweisen. Das Qualitätsmanagementsystem muss die Konformität des Teilsystems mit den für sie geltenden Anforderungen der einschlägigen ETV gewährleisten.

- Konformitätsprüfung
Hierzu wird die Bewertungsstelle beauftragt bzgl. des Nachweises der Konformität des Teilsystems mit der geltenden, angewendeten ETV auf der Grundlage eines umfassenden Qualitätssicherungssystems mit Entwurfsprüfung.

- Laufende Überwachung unter der Verantwortung der Bewertungsstelle
Die Überwachung soll gewährleis-

Bewertungsstelle:

Bevor ein strukturelles Teilsystem im internationalen Betrieb verwendet wird, überprüft die Bewertungsstelle seine Übereinstimmung mit den anwendbaren ETV. Als Bewertungsstelle kann entweder die zuständige nationale Behörde selbst oder auch jede andere von einem Vertragsstaat gemäß Artikel 5 ATMF anerkannte oder akkreditierte Stelle fungieren. In den Mitgliedstaaten der EU und in Staaten, die EU-Recht anwenden, wird die Funktion der Bewertungsstelle von der sogenannten benannten Stelle ausgeführt.

Die Bewertungsstelle muss sich an die Verfahren der Bewertungsmodule aus der ETV GEN-D halten. Welches Modul verwendet wird, hängt erstens von den Bestimmungen der betreffenden strukturellen ETV und zweitens von den Absprachen zwischen Antragsteller und Bewertungsstelle ab. Die Prüfarbeit beginnt bereits während der Entwurfsphase eines Projektes und dauert bis zur Fertigstellung der letzten Produktionseinheit. Die Bewertungsstelle sollte daher von Beginn eines Projektes an bereits involviert sein. Die Ergebnisse der Prüfungen sollten in allen anderen Vertragsstaaten für künftige Zulassungen gemäß Artikel 6a ATMF gelten und anerkannt werden.

ten, dass der Hersteller die sich aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem ergebenden Verpflichtungen vorschriftsmäßig erfüllt. Der Antragsteller gewährt der Bewertungsstelle für die regelmäßigen Audits Zugang zu den Entwicklungs-, Fertigungs-, Abnahme-, Prüf- und Laboreinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Konformitätsbewertung von Interoperabilitätskomponenten

Gemäß ETV GEN-D ist die Zertifizierung von Interoperabilitätskomponenten nicht obligatorisch.

In Fällen, in denen jedoch eine Zertifizierung gewünscht ist, gelten die Bestimmungen, dass die in ein Teilsystem integrierte Interoperabilitätskomponente gemeinsam mit dem Teilsystem bewertet wird. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die anwendbaren Prüfmodule für die Zertifizierung von Interoperabilitätskomponenten.

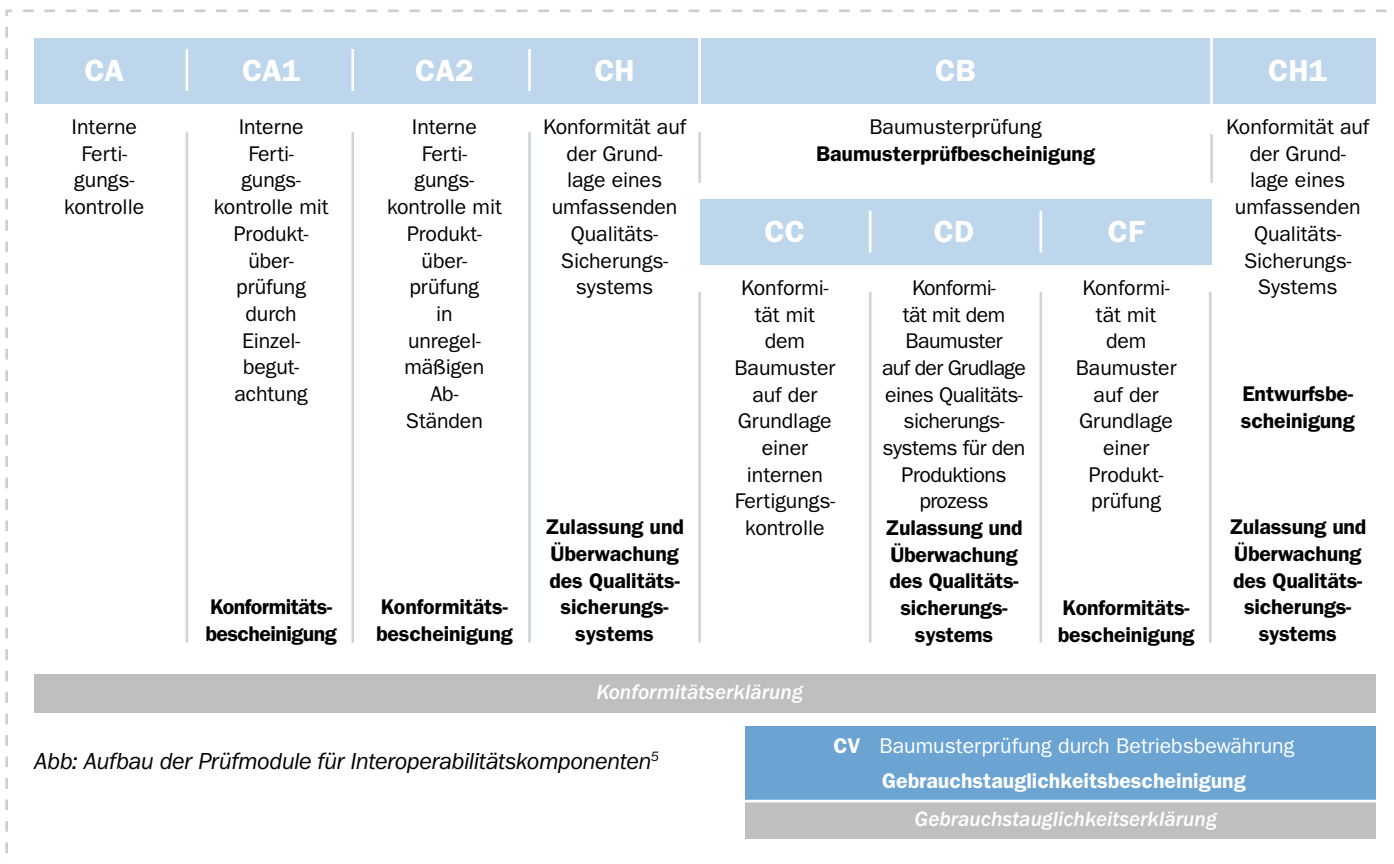


Abb: Aufbau der Prüfmodule für Interoperabilitätskomponenten⁵

Folgende Kombinationen sind für die Zertifizierung möglich:

- Die Prüfmodule CA, CA1, CA2, CH und CH1 können eigenständig für die Konformitätsbewertung einer Interoperabilitätskomponente verwendet werden
- Die Module CC, CD und CF können nur im Anschluss an die Anwendung des Moduls CB verwendet werden
- Modul CV ist stets ergänzend zur Anwendung der Module CB+CC, CB+CD, CB+CF oder CH1 zu verwenden

Die Interoperabilitätskomponente darf erst in Verkehr gebracht werden, nachdem die Gebrauchstauglichkeitserklärung sowie die Konformitätserklärung ausgestellt worden sind.

Interoperabilitätskomponenten (IK):

Gemäß Legaldefinition sind IK Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialgruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Das Konzept einer IK umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte (z. B. Software).

Mit anderen Worten ist eine IK ein Produkt, das unabhängig von einem Teilsystem entwickelt, hergestellt und verkauft werden kann. Beispiele für IK für Eisenbahnfahrzeuge sind: die Räder, der Stromabnehmer und

die automatische Kupplung. Mindestens ein Parameter der IK kann separat vom Teilsystem bewertet und zertifiziert werden, die darauffolgenden Bewertungen und Zertifizierungen betreffen die korrekte Integration der IK in das Teilsystem. Eine Liste der Komponenten, die als in ein Teilsystem integrierte IK angesehen werden, ist in der für das Teilsystem geltenden ETV enthalten. Die Anforderungen aus Kapitel 5 dieser ETV legen die Anforderungen für IK fest. Obwohl IK separat vom Teilsystem bewertet werden können, ist eine solche separate Bewertung im COTIF nicht zwingend vorgeschrieben, vgl. Kapitel 2 der ETV GEN-D. In der EU dagegen ist die separate Bewertung der IK obligatorisch

⁵ Bearbeitet aus: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_DE.pdf

Von den Bewertungsstellen ausgestellte Dokumente ;

Von den Herstellern oder ihren Bevollmächtigten ausgestellte Dokumente

Bewertung der sicheren Integration eines Teilsystems in dessen Umfeld

Gemäß der ETV GEN-D gilt, dass bevor durch die nationale Behörde die Zulassung ausgestellt wird, diese sicherzustellen hat, dass das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems, durch die Inbetriebnahme des betreffenden strukturellen Teilsystems, nicht reduziert wird.

Der Vertragsstaat hat insbesondere auf Folgendes zu achten:

- die technische Kompatibilität dieser Teilsysteme mit den Systemen, in die sie integriert werden sollen,
- die sichere Integration des Teilsystems in dessen Umfeld gewährleisten

In Bereichen, in denen die grundlegenden Anforderungen für die technische Kompatibilität von keiner ETV abgedeckt werden (z.B. Schnittstelle alter Signal-/Zugsicherungssysteme, nicht ETV-konformer Infrastruktur, Energie

und CCS Teilsystemen), gelten die nationalen Vorschriften.

Die Anforderung der „sicheren Integration“ ist ebenfalls Teil der grundlegenden Anforderungen und sollte von der/ den anwendbaren ETV und/oder notifizierten nationalen Vorschriften abgedeckt sein.

Wenn weder die ETV noch die geltenden notifizierten nationalen Vorschriften eine ausreichende Grundlage für eine vollständige Bewertung der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß o.g. liefern, hat der Antragsteller eine detaillierte Risikobewertung und -evaluierung gemäß der ETV GEN-G „Evaluierung und Bewertung von Risiken“ durchzuführen.

Wahl der Module

Jede ETV gibt an, welche Module für die Konformitätsbewertung einer In-

teroperabilitätskomponente oder die Prüfung eines Teilsystems verwendet werden können. Der Hersteller der Interoperabilitätskomponente oder der die Prüfung des Teilsystems beantragende Antragsteller kann hierzu aus den in der ETV angegebenen Modulen ein Modul oder eine Kombination von Modulen wählen.

Einige Module beinhalten höhere feste Kosten⁶ (z. B. fallen bei der Anwendung von SB+SD oder SH1 Kosten vor der Produktion der ersten Einheit an) und niedrigere Grenzkosten für jede neue Einheit. Je größer der Umfang der Serienfertigung ist, desto geeigneter sind diese Module.

Die Wahl des Moduls kann sich entscheidend auf die Kosten und den Zeitaufwand auswirken, wobei es hierfür keine einfache, allgemeingültige Regel gibt. Die Modulwahl hängt von der speziellen Situation eines jeden Unternehmens und von den spezifischen Eigenschaften der Produkte ab.

Margarethe Koschmider

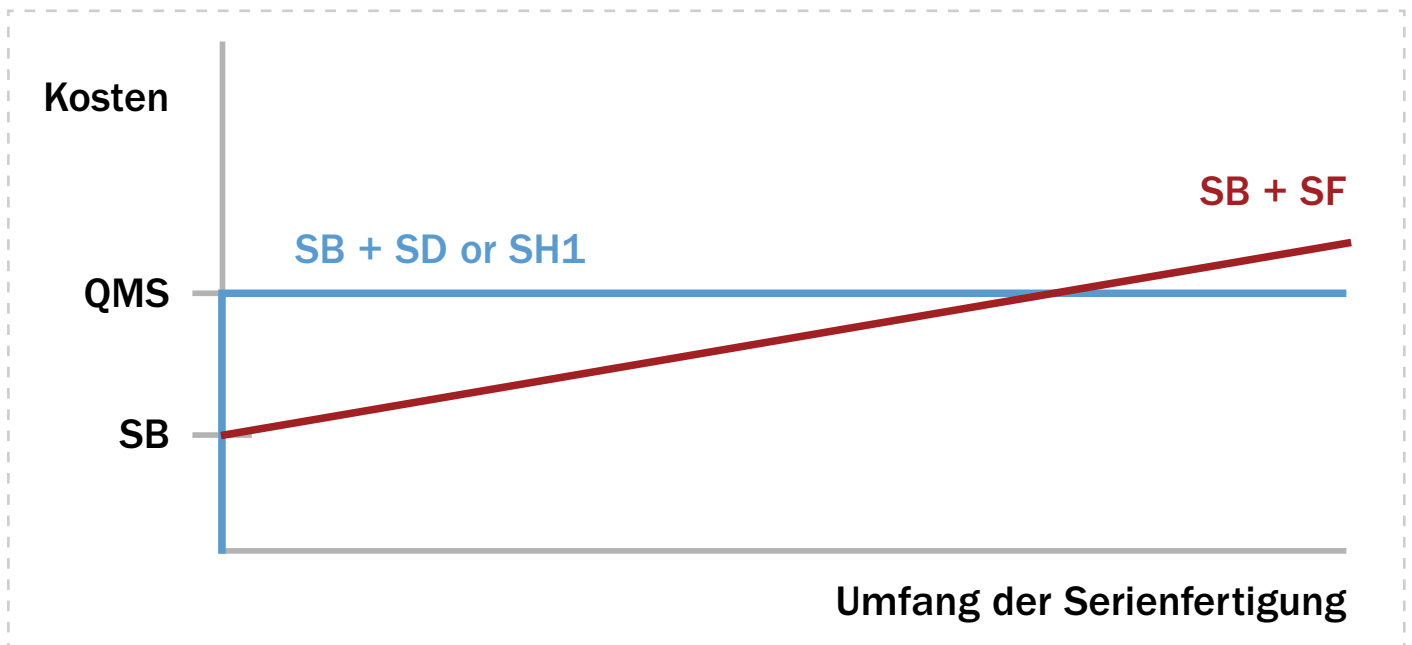


Abb. Kosten für die Anwendung der verschiedenen Module für die Konformitätsbewertung abhängig vom Umfang der Serienfertigung⁷

⁶ Auszug aus: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_DE.pdf

⁷ Quelle: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_DE.pdf

47. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (Genf, 22. bis 26. Juni 2015)

Vom 22. bis 26. Juni 2015 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 47. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 22 stimmberechtigte Staaten und mehr als 30 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war neben der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Da dies die erste Sitzung des Bienniums 2015/2016 war, wurden viele Themen nur erstmalig angesprochen und die weiteren Diskussionen und Beschlüsse auf die nächsten Sitzungen verschoben. Nach dem Ende des Bienniums werden die Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter von der OTIF in die Ausgabe 2019 des RID und der UNECE in die Ausgabe 2019 des ADR und des ADN übernommen.

Nachfolgend werden einige interessante, in dieser Sitzung behandelte Themen erläutert.

Klassifizierung

Gefährliche Güter in Maschinen, Geräten oder Gegenständen

Bereits im vorangegangenen Biennium wurde mehrmals das Thema der Klassifizierung und Beförderung verschiedener in Maschinen, Geräten oder Gegenständen enthaltenen gefährlicher Güter, für die im Verzeichnis der gefährlichen Güter des Kapitels 3.2 keine offizielle Benennung für die Beförderung vorhanden ist, diskutiert.

Die in den UN-Modellvorschriften enthaltene und der UN-Nummer 3363 (Gefährliche Güter in Maschinen oder Gefährliche Güter in Geräten) zugeordnete Sondervorschrift 301 schränkt den Geltungsbereich dieser Eintragung auf Maschinen und Geräten ein, die nur gefährliche Stoffe enthalten, die für eine Beförderung in begrenzten Mengen zugelassen sind. Die Menge der enthaltenen gefährlichen Stoffe darf dabei die in der Spalte 7a der Tabelle

A angegebene Menge nicht überschreiten.

In dieser Sitzung unterbreitete das Vereinigte Königreich einen fortgeschriebenen Antrag, der darauf abzielte, für in Maschinen, Geräten oder Gegenständen enthaltene gefährliche Güter, die nicht die Bedingungen der Beförderung in begrenzten Mengen erfüllen und für die sonst keine offizielle Benennung für die Beförderung vorhanden ist, insgesamt dreizehn neue UN-Nummern in das Verzeichnis der gefährlichen Güter aufzunehmen. Die Zuordnung zu den einzelnen Eintragungen würde in Abhängigkeit von der Klassenzugehörigkeit der betroffenen Stoffe erfolgen. Den neuen UN-Nummern sollte auch eine neue Sondervorschrift, die die Klassifizierung unter diesen Eintragungen präzisieren sollte, und eine neue Verpackungsanweisung zugeordnet werden.

Verpackungen

Temperatur während der hydraulischen Innendruckprüfung von Verpackungen und Großpackmitteln (IBC)

Die Unterabschnitte 6.1.5.5 und 6.5.6.8 regeln die hydraulische Innendruckprüfung von Verpackungen und Großpackmitteln (IBC), wobei der Mindestwert und die Dauer des anzuwendenden hydraulischen Überdrucks festgelegt werden. Keine Aussage wird über die Temperatur des Wassers während der Prüfung getroffen. Die Temperatur hat jedoch einen großen Einfluss auf das mechanische Verhalten von Kunststoffen, wobei sich die mechanischen Eigenschaften mit der Zunahme der Temperatur verschlech-

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.

tern. Versuchsreihen bei der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung an Kunststoffkanistern haben ergeben, dass der Zeitpunkt des Versagens der Verpackung in Abhängigkeit von der Wassertemperatur sehr stark variiert. Dies kann dazu führen, dass bei einer Wassertemperatur von 10 oder 15 °C die Prüfung bestanden wird, bei 21 °C jedoch nicht.

Um die Prüfergebnisse der verschiedenen Prüflabore vergleichbar zu machen, schlug Deutschland vor, den unteren Grenzwert für die Wassertemperatur auf 12 °C festzulegen. Die Nichtfestlegung eines Temperaturwertes könnte sonst dazu führen, dass Prüfungen bei niedrigen Temperaturen durchgeführt werden, um Material bei den Verpackungen einsparen zu können. Norwegen unterstützte diesen Vorschlag, forderte jedoch eine Ausdehnung auf Kombinationsverpackungen aus Kunststoff und die Möglichkeit der Berücksichtigung eines Korrekturfaktors für den anzuwendenden Innendruck, wenn die Wassertemperatur über 12 °C liegt.

Während einige Delegationen diese zusätzlichen Anforderungen aus Grün-

den der Vergleichbarkeit der Prüfergebnisse begrüßten, sahen andere Delegationen keine Sicherheitsprobleme, die derartige Festlegungen erforderlich machen würden.

Der UN-Expertenunterausschuss vereinbarte jedoch, diese Frage bei einer der folgenden Sitzungen erneut zu prüfen. In einem neuen Dokument sollte unter anderem auf folgende Punkte eingegangen werden: Sicherheitsbegründung, Begründung für die Festlegung des unteren Grenzwertes auf 12 °C, Methode für die Messung der Temperatur, Ausdehnung auf Kombinationsverpackungen und Kombinations-IBC aus Kunststoff sowie Übergangsvorschriften für bestehende Baumusterprüfungen

Kennzeichnung

Geeignete Gefahrenkennzeichnung für die Klasse 9 – erwärmte und umweltgefährdende Stoffe

Bei der letzten Sitzung des zu Ende gegangenen Bienniums verabschiedete der UN-Expertenunterausschuss die Aufnahme eines neuen Gefahrzettels nach Muster 9A für Lithiumbatterien, um die von diesen Gegenständen ausgehenden Gefahren besser zu visualisieren (siehe auch Zeitschrift 1/2015). Die Diskussionen zu den übrigen vorgeschlagenen Gefahrzettelmustern, mit denen die Gefahrenkommunikation auch für andere Stoffgruppen der Klasse 9 verbessert werden sollte, wurden auf das aktuelle Biennium verschoben.

Das Vereinigte Königreich erarbeitete für diese Sitzung einen Folgeantrag, in dem nach dem für die Lithiumbatterien angenommenen Prinzip neue Gefahrzettelmuster auch für erwärmte und umweltgefährdende Stoffe der Klasse 9 vorgeschlagen wurden.

Die meisten Delegationen sahen keine Notwendigkeit, das bestehende System der Kennzeichnung der Versandtücke und der Güterbeförderungseinheiten, mit denen die oben erwähnten Stoffe befördert werden, zu ändern. Darüber hinaus wurden Bedenken geäußert, dass das vorgeschlagene neue System zu einer signifikanten Konfusion und

zu Problemen bei der praktischen Anwendung führen würde, die sich aus einem parallelen Bestehen der Kennzeichen für erwärmte und umweltgefährdende Stoffe, die einer der Klassen 1 bis 8 zugeordnet sind, und neuen Gefahrzettel für die Stoffe der Klasse 9 ergeben würden. Aus diesen Gründen wird der Ansatz einer besseren Gefahrenkommunikation für die Stoffe der Klasse 9 durch neue Gefahrzettelmuster nicht weiterverfolgt.

Beförderungsvorschriften

Verwendung von Ethoxyquin zur Stabilisierung von Fischmehl

Als Fischmehl bezeichnet man getrocknete und gemahlene Fische oder Teile von Fischen, die als Beimischung zu Futtermitteln genutzt werden. Als selbstentzündlicher Stoff wird UN 1374 Fischmehl (Fischabfall), nicht stabilisiert, der Klasse 4.2 zugeordnet. Wenn Fischmehl für die Beförderung stabilisiert wird, wird es als UN 2216 Fischmehl (Fischabfall), stabilisiert, der Klasse 9 zugeordnet.

Seit vielen Jahren wird Ethoxyquin als Antioxidans zur Stabilisierung von Fischmehl verwendet, um eine spontane Erhitzung während der Beförderung zu verhindern. Als Tierfutterzusatz gelangt Ethoxyquin in die Nahrungskette, wobei bisher unerforscht ist, was dieser Stoff und seine Abbauprodukte im menschlichen Körper bewirken. Früher wurde Ethoxyquin wegen seiner antioxidierenden Wirkung auch zur Behandlung von Obst gegen Schalenbräune verwendet. Mangels Daten zu seiner Giftigkeit ist dieser Stoff seit 2011 in der Europäischen Union als Pflanzenschutzmittel nicht mehr zugelassen. Seine Verwendung als Tierfutterzusatz ist deswegen mehr als kontrovers.

In den UN-Modellvorschriften ist der UN-Nummer 2216 Fischmehl (Fischabfall), stabilisiert, die Sondervorschrift 308 zugeordnet, die bei der Übergabe zur Beförderung einen minimalen Inhalt von 100 mg/kg an Antioxidans (Ethoxyquin) vorschreibt. Im IMDG-Code (International Maritime Code for Dangerous Goods) werden durch die Sondervorschrift 945 sogar höhere Werte für

den Ethoxyquin Gehalt (zwischen 400 mg/kg und 1000 mg/kg) vorgeschrieben. Darüber hinaus wird im IMDG-Code zusätzlich Butylhydroxytoluol (BHT) als Antioxidans zugelassen.

Die „International Fishmeal and Fish Oil Organisation“ (IFFO) informierte den UN-Expertenunterausschuss über ihr Vorhaben verschiedene Prüfungen durchzuführen, mit denen einerseits niedrigere Konzentrationen von Ethoxyquin auf ihre Effizienz als Schutzmittel, andererseits alternative synthetische und natürliche Antioxidanzien getestet werden sollen. Der Vertreter der IFFO wird in den nächsten Sitzungen den UN-Expertenunterausschuss über den Arbeitsfortschritt und die Testergebnisse informieren.

Lithiumbatterien

Wiederaufladbare Lithium-Metall-Batterien

Wie in den vergangenen Biennien stehen auch in diesem Zweijahreszeitraum Lithiumbatterien auf der Tagesordnung.



Die Republik Korea hatte für diese Sitzung ein erstes Papier zu wiederaufladbaren Lithium-Metall-Batterien unterbreitet, die zwar schon seit einiger Zeit auf dem Markt sind, aber immer noch ein relativ kleines Marktsegment innerhalb der Lithiumbatterien bilden. Aufgrund technischer Verbesserungen und einem größeren Anwendungsbereich ist aber zu erwarten, dass dieses Marktsegment in den nächsten fünf bis zehn Jahren beträchtlich wachsen wird. In wiederaufladbaren Lithium-Metall-Batterien wird für die Anode Lithium anstelle von dem typischerweise in Lithium-Ionen-Batterien eingesetzten Graphit verwendet.



Beispiele von wiederaufladbaren Lithium-Metall-Batterien

Die positive Elektrode besteht aus einem Oxid, einem Schwefelverbundwerkstoff oder einem anderen Material. Der verwendete Elektrolyt ist ein nicht brennbarer, teilweiser fester Stoff. Der große Vorteil dieses Batterietyps liegt in der gegenüber Lithium-Ionen-Batterien wesentlich höheren masse- und volumenbezogenen Energiedichte.

Wie Lithium-Ionen-Batterien können wiederaufladbare Lithium-Metall-Batterien beispielsweise in Mobiltelefonen, Werkzeugen, Fahrrädern, Kraftfahrzeugen und großen Energiespeichersystemen eingesetzt werden.

Verschiedene Experten waren der Meinung, dass keine Notwendigkeit bestehe, neue UN-Nummern einzuführen, und es ausreichend sei, die Beschreibung der bereits bestehenden UN-Nummern zu verbessern. Angesichts der schnellen technischen Entwicklung in diesem Bereich könnte auch eine allgemeiner formulierte Sondervorschrift vorgesehen werden, die verschiedene technische Ausgestaltungen von Batterien zulässt.

Beförderung von Gasen

Beförderung von Gastanks für Kraftfahrzeuge

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von alternativen Fahrzeugantrieben kommt es in den letzten Jahren zunehmend zum Einsatz von Fahrzeugen, die mit brennbaren Gasen betrieben werden. Im Rahmen von Wartungs- und Instandsetzungsar-

beiten, von Aktivitäten zur Qualitätssicherung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten sowie der umweltgerechten Entsorgung besteht die Notwendigkeit zur Beförderung gebrauchter Gasspeicher mit unterschiedlichen Füllungsgraden. Da diese Gasspeicher bestimmungsgemäß nicht zum Zwecke des Gastransportes verwendet werden, werden sie nicht als Druckgefäß im Sinne des Kapitels 6.2 der UN-Modellvorschriften betrachtet und zugelassen.

Im europäischen Landverkehr wurde in die Ausgabe 2013 des RID, des ADR und des ADN eine neue Sondervorschrift 660 aufgenommen, die die Beförderung von Gasspeichersystemen, die für den Einsatz in Kraftfahrzeugen ausgelegt sind und dieses Gas enthalten, regelt. Die UN-Modellvorschriften bzw. der IMDG-Code sowie die Technischen Anweisungen der ICAO enthalten keine Möglichkeit der regulären und rechtskonformen Beförderung derartiger Gasspeichersysteme. Um diese Beförderungen weltweit zu ermöglichen, stellten Frankreich und Deutschland dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zur Aufnahme einer gleichlautenden Sondervorschrift in die UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Der UN-Expertenunterausschuss unterstützte den

Antrag, lieferte aber nützliche Kommentare und Änderungsvorschläge, die in einem überarbeiteten Antrag für die nächste Sitzung berücksichtigt werden.

Nächste Sitzung

Die 48. Tagung wird vom 30. November bis 9. Dezember 2015 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

Katarina Guricová

In der ersten Sitzung des Bienniums 2015/2016 wurden viele Themen angesprochen, die weitere Diskussionen benötigen. Sei es die Klassifizierung und Beförderung verschiedener in Maschinen, Geräten oder Gegenständen enthaltenen gefährlichen Güter, die Festlegung der Wassertemperatur für die hydraulische Innendruckprüfung von Verpackungen, oder die Beförderung von Gastanks für Kraftfahrzeuge. Auf der anderen Seite wurde ein Entscheid getroffen, den Ansatz einer besseren Gefahrenkommunikation für die Stoffe der Klasse 9 durch neue Gefahrzettelmuster nicht weiter zu verfolgen.



In einem PKW eingebauter Gasspeicher

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG(Genf, 15. bis 25. September 2015)

Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Traditionell beschäftigt sich die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Sitzung des Bienniums mit der Harmonisierung mit der neuesten (derzeit 19.) Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Arbeiten wurden von einer *Ad-hoc*-Arbeitsgruppe vorbereitet, die eine dreitägige Sitzung im April abgehalten hatte.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgabe 2017 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden:

Namentlich genannter Stoff, der nicht die Zuordnungskriterien erfüllt
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 Gefahreigenschaften 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 in der Einführung zu den 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.

Künftig kann in der Zeit zwischen dem Bekanntwerden von zusätzlichen Eigenschaften und der Änderung der Liste der gefährlichen Güter mit Genehmigung der zuständigen Behörde für solche Stoffe entweder die am besten geeignete Sammeleintragung, die alle Gefahren widerspiegelt, oder die bisherige UN-Nummer und Benennung mit zusätzlichen Angaben zur Gefahr verwendet werden. Die zuständige Behörde, die eine solche Genehmigung erteilt, soll dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter einen Antrag auf Änderung der Gefahrgutliste der UN-Modellvorschriften unterbreiten.

Polymerisierende Stoffe
Unfalluntersuchungen zur Havarie

Vom 15. bis 25. September 2015 fand in Genf die letzte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2014/2015 statt. Allerdings werden auch bei der Frühjahrstagung im März 2016 noch einige offene Fragen diskutiert werden können, die in die Ausgabe 2017 des RID, des ADR und des ADN einfließen werden. 24 Staaten, die Europäische Union, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 17 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

des Containerschiffs MSC Flaminia am 14. Juli 2012 haben gezeigt, dass die Polymerisation von Divinylbenzen und die damit einhergehende Wärme-freisetzung 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 Staa-



ten ein Anlaufen ihrer Häfen unter sagt 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.

Für polymerisierende Stoffe, die nicht unter die Begriffsbestimmung einer anderen Klasse fallen, wurden vier neue UN-Nummern aufgenommen. Bei diesen Stoffen 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. Es müssen auch Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass Einwirkungen von Wärmequellen vermieden werden.

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 bisher 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 der UN-Nummer 3166 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.

Eine Klarstellung erfolgt nun durch folgende Maßnahmen:

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 und -maschinen mit Antrieb durch entzündbare Flüssigkeit, Verbrennungsmotoren und -maschinen mit Antrieb durch entzündbare Gase oder sonstigen Verbrennungsmotoren und -maschinen;

- 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 P 005 auf der Grundlage der für die UN-Nummer 3363 in den UN-Modellvorschriften geltenden Verpackungsanweisung P 907.

Weitere Klarstellungen unternahm die Gemeinsame Tagung in Bezug auf die UN-Nummern 3166 und 3171 (Batteriebetriebenes Fahrzeug oder Batteriebetriebenes Gerät).

Da die beiden UN-Nummern vollständig von den Vorschriften freigestellt sind, gelten auch keine Minimalanforderungen, wie sie beispielsweise in den Unterabschnitten 1.1.3.2 b) und 1.1.3.3 b) für Fahrzeuge enthalten sind, die als Ladung befördert werden. Auch ist nicht klar geregelt, ob sich die allgemeine Freistellung der Fahrzeuge von den Vorschriften auf alle in diesen Fahrzeugen enthaltenen gefährlichen Güter bezieht. Dies spielt insbesondere bei den batteriebetriebenen Fahrzeugen der UN-Nummer 3171 eine große Rolle, da zumindest sichergestellt sein muss, dass die eingebauten Lithiumbatterien den Sicherheitsanforderungen des Absatzes 2.2.9.1.7 entsprechen.

Die Gemeinsame Tagung folgte schließlich einem Antrag Frankreichs,

der bezüglich der UN-Nummern 3166 und 3171 eine stärkere Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften zum Ziel hatte. Dabei sollte die grundsätzliche Freistellung erhalten bleiben, sofern die Minimalanforderungen aus den neu zuzuordnenden Sondervorschriften erfüllt sind.

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 bisher unterschiedlich abgefasst. Unklar ist, ob eine Umverpackung vollständig gekennzeichnet werden muss, wenn nur einige, nicht aber alle UN-Nummern und Gefahrzettel sichtbar sind. Auch besteht Unsicherheit, ob die Zulassungskennzeichen der Verpackungen durch die Umverpackung sichtbar sein müssen.

Da die Gemeinsame Tagung der Ansicht war, dass durch die vom UN-Expertenunterausschuss verabschiedete neue Formulierung keine Verschärfung des geltenden Rechts herbeigeführt und deshalb insbesondere nicht die Angabe der offiziellen Benennungen für die Beförderung und anderer derzeit nicht erforderlichen Kennzeichen auf der Umverpackung vorgeschrieben werden sollte, wurde dieser neue Text leicht abgeändert.

Neues Kennzeichen und neuer Gefahrzettel für Versandstücke mit Lithiumbatterien

Die Klasse 9 umfasst verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, für deren Kennzeichnung nur ein einziger Gefahrzettel verwendet wird. Insbesondere die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hatte sich im Zusammenhang mit Lithiumbatterien, von denen sowohl eine elektrische Gefahr als auch eine chemische Gefahr (entzündbarer Elektrolyt) ausgeht, die Frage gestellt, ob die Gefahrenkommunikation mit Hilfe eines einzigen Gefahrzettels für die

vielfältigen Stoffe und Gegenstände der Klasse 9 ausreichend ist.

In das RID/ADR/ADN 2017 wird ein neues einheitliches Versandstückkennzeichen für Lithiumbatterien aufgenommen, welches das Kennzeichen gemäß Sondervorschrift 188 ablöst. Auch wird künftig auf ein Begleitdokument für Lithiumbatterien verzichtet.

Gleichzeitig wird das neue Gefahrzettel-Muster „9A“ eingeführt, das nur für die UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481 anwendbar ist und das auf das Brandrisiko beschädigter Lithiumbatterien hinweist.

Eine Übergangsvorschrift ermöglicht die Weiterverwendung des bisherigen Kennzeichens und des Gefahrzettels nach Muster 9 bis zum 31. Dezember 2018.

Die Gemeinsame Tagung wurde während ihrer Sitzung darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für Güterbeförderungseinheiten, die Lithiumbatterien enthalten, im IMDG-Code weiterhin Großzettel (Placards) vorschreibt, die dem Gefahrzettel nach Muster 9 entsprechen. Aus Gründen der Erleichterung des intermodalen Verkehrs entschied die Gemeinsame Tagung ungeachtet der dadurch im Regelwerk entstehenden Anomalien in gleicher Weise. Eine weitere Anomalie entsteht dadurch, dass im Beförderungspapier nicht das in der Spalte 5 der Tabelle A aufgeführte Gefahrzettelmuster, sondern ebenfalls die Nummer der Klasse „9“ angegeben werden muss.

Die Einführung des neuen Gefahrzettels 9A führt auch zu einer erneuten Anpassung der Schriftlichen Weisungen, die aber erst zum 1. Juli 2020 ausgetauscht werden müssen.

Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen
Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen müssen momentan für eine unbegrenzte Lebensdauer ausgelegt sein, was nach Ansicht der Gasindustrie zu nicht notwendigen höheren An-

forderungen an die Auslegung und damit zu einer höheren Materialdicke und einem höheren Gewicht der Flaschen führt. Dadurch werde der technische und wirtschaftliche Vorteil gegenüber herkömmlichen Flaschen eingeschränkt.

Das bisher in den Normen für die Auslegung und den Bau von Flaschen aus Verbundwerkstoffen enthaltene Konzept der Begrenzung der Lebensdauer wird nun auch in die Vorschriften des RID/ADR/ADN übernommen. Dieses Konzept sieht folgende Kennzeichen für Flaschen aus Verbundwerkstoffen vor:

-bei allen Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen:

- das Datum der Herstellung (bereits vorgeschrieben);

-bei Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mit einer Auslegungslebensdauer von **höchstens 15 Jahren**:

- die Auslegungslebensdauer durch Angabe des Jahrs und des Monats der letztmaligen Nutzung mit dem vorangestellten Ausdruck „FINAL“;

-bei Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mit einer Auslegungslebensdauer von **mehr als 15 Jahren**:

- die Auslegungslebensdauer durch Angabe des Jahrs und des Monats der letztmaligen Nutzung mit dem vorangestellten Ausdruck „FINAL“;

- die erstmalige Betriebsdauer durch Angabe eines Datums (Jahr und Monat), das 15 Jahre nach dem Herstellungsdatum liegt und dem der Ausdruck „SERVICE“ vorangestellt wird. Dieses Kennzeichen der erstmaligen Betriebsdauer wird unkenntlich gemacht, sobald die ursprüngliche Bauart einem Betriebsdauer-Prüfprogramm unterzogen wurde, mit dem nachgewiesen wurde, dass die entsprechend hergestellten Flaschen bis zum Ende ihrer Auslegungslebensdauer sicher bleiben. Bei Flaschen, die nach einer Bauart hergestellt werden, die das Betriebsdauer-Prüfprogramm bereits erfolgreich durchlaufen hat, muss das Kennzeichen der erstmaligen Betriebsdauer nicht mehr angebracht werden;

-bei Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mit einer **unbegrenzten Auslegungslbensdauer**:

- die erstmalige Betriebsdauer (siehe unter Gasflaschen mit einer Auslegungslbensdauer von mehr als 15 Jahren).

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.

Beförderung von Phosphor

Die Tank-Arbeitsgruppe war bei ihrer Frühjahrstagung 2015 zu dem Schluss gekommen, dass drei Optionen ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau für die Tankbeförderung von UN 1381 Phosphor, weiß oder gelb, unter Wasser oder in Lösung und UN 2447 Phosphor, weiß, geschmolzen bieten (siehe auch Zeitschrift 2/2015):

- a) die Verwendung einer Wasserschicht von mindestens 12 cm,
- b) die ausschließliche Verwendung einer Stickstoffüberdeckung oder
- c) die Verwendung einer Kombination aus Wasser und einer Stickstoffüberdeckung.

Ein von Lettland vorgelegter Textvorschlag, mit dem diese drei Optionen in den Vorschriften klargestellt werden, wurde von der Gemeinsamen Tagung angenommen. Gleichzeitig wurde die Sondervorschrift TU 16 angepasst, welche bereits bei der Tagung im März verändert worden war, um zum Ausdruck zu bringen, dass für ungereinigte leere Tanks auch eine Kombination aus Wasser und einer Stickstoffüberdeckung verwendet werden kann, um eine Selbstentzündung des im Tank verbliebenen Phosphors zu verhindern.

Anforderungen an MEGC, die aus Nicht-UN-Druckgefäßen bestehen

Im RID/ADR/ADN sind in Unterabschnitt 6.8.3.6 keine Normen für den Bau von MEGC (Gascontainer mit mehreren Elementen) in Bezug genommen. In Unterabschnitt 6.8.3.6 ADR ist eine

Norm für den Bau von Batterie-Fahrzeugen aufgeführt, die aber MEGC von ihrem Anwendungsbereich ausdrücklich ausschließt. Allerdings wird diese Norm derzeit überarbeitet, um unter anderem den Anwendungsbereich auf MEGC auszudehnen.

Um bis zur Inbezugnahme dieser überarbeiteten Norm MEGC nach gemeinsamen Standards bauen zu können, entschied die Gemeinsame Tagung die zutreffenden Teile der Norm EN 13807:2003 auch für den Bau von MEGC, deren Elemente aus Druckgefäßen bestehen, zuzulassen. Zu diesem Zweck wird auch im RID der gesamte Unterabschnitt 6.8.3.6 ADR abgebildet.

Sonstige Änderungen

Beförderung ungereinigter leerer Verpackungen

Bei der Beförderung ungereinigter leerer Verpackungen und Großpackmittel (IBC) zur Rekonditionierung, Wiederaufarbeitung, regelmäßigen Wartung oder Reparatur muss das Beförderungspapier neben der Angabe „leere Verpackung“ oder „leeres Großpackmittel“ die Angabe der Haupt- und Nebengefahr für das letzte Ladegut enthalten. In der Praxis führt diese Anforderung bei der Beförderung ungereinigter leerer Verpackungen und Großpackmittel (IBC) zu Einrichtungen für die Rekonditionierung, Wiederaufarbeitung, regelmäßige Wartung und Reparatur zu großen Schwierigkeiten, da eine Ladung mehrere Hundert Verpackungen umfassen kann, die gefährliche Güter unterschiedlicher Haupt- und Nebengefahren enthalten haben. Dies kann bedeuten, dass für eine einzelne Ladung bis zu 50 Kombinationen von Haupt- und Nebengefahren möglich sind, die zu einem unnötig komplexen Beförderungspapier führen. In Belgien und Deutschland existieren deshalb nationale Abweichungen, die eine allgemeinere Eintragung im Beförderungspapier zulassen.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag Belgiens an, die Vorschriften so zu ändern, dass auch eine Auf-

listung der Klassen der Haupt- und Nebengefahren der verschiedenen Rückstände möglich ist, wie dies bereits bei den ungereinigten leeren Altverpackungen der UN-Nummer 3509 der Fall ist.

Elektronische Prüfungen für Gefahrgutbeauftragte

Das RID/ADR/ADN sieht vor, dass der Gefahrgutbeauftragte eine schriftliche Prüfung ablegen muss, die durch eine mündliche Prüfung ergänzt werden kann. Die Gemeinsame Tagung hat einem Antrag Deutschlands zugestimmt, dass die schriftliche Prüfung ganz oder teilweise künftig auch als elektronische Prüfung durchgeführt werden kann.

Zu diesem Zweck wurden in Unterabschnitt 1.8.3.12 besondere Anforderungen an solche Prüfungen aufgenommen. Dies betrifft insbesondere die Genehmigung der verwendeten Hard- und Software durch die zuständige Behörde, Vorkehrungen bei Ausfall von Geräten und Anwendungen, die Unterbindung der Kommunikationsmöglichkeit mit anderen Geräten sowie den Ausschluss der Verwendung von Hilfsmitteln.

Darüber hinaus wurden in Kapitel 1.8 weitere Anforderungen aufgenommen, die auch für herkömmliche Prüfungen gelten, wie die Beaufsichtigung der Prüfung, der Ausschluss von Täuschung und Manipulation, die Authentifizierung der Teilnehmer und die Aufbewahrung der Prüfungsunterlagen.

Verlängerung des Schulungsnachweises des Gefahrgutbeauftragten

Gemäß Kapitel 1.8 kann der Schulungsnachweis für Gefahrgutbeauftragte einmal um weitere fünf Jahre verlängert werden.

Da in der Vergangenheit immer wieder Schulungsnachweise für Gefahrgutbeauftragte aufgetaucht sind, bei denen der Verlängerungseintrag gefälscht war, entschied die Gemeinsame Tagung, dass die Schulungsnachweise nach Ablauf ihrer fünfjährigen Geltungsdauer neu ausgestellt werden müssen.

Bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde eine Übergangsvorschrift angenommen, welche die Weiterverwendung von Schulungsnachweisen älteren Musters bis zum 31. Dezember 2018 zulässt und die auch einen angemessenen Übergangszeitraum für diese Änderung bietet.

Vorsichtsmaßnahmen bei schäumbaren Polymer-Kügelchen

Schäumbare Polymer-Kügelchen werden unter anderem als industrieller Ausgangsstoff für die Herstellung von Isolationswerkstoffen verwendet und können als Schäummittel Pentan oder Isopentan enthalten, das sich während der Beförderung freisetzen und im Container eine entzündbare Atmosphäre bilden kann. Um das mögliche Risiko während des Be- und Entladens, der Beförderung und der Lagerung zu minimieren, sehen Sicherheitsdatenblätter für derartige Produkte das Vorhandensein eines guten Belüftungssystems sowie einen Schutz gegen Hitze und alle Zündquellen vor. Darüber hinaus sollte das Umschließungsmittel vor dem Entladen mindestens eine Stunde lang belüftet werden.

Auf Antrag Russlands wurde in Angleichung an die Anlage 2 zum SMGS, den Eisenbahn-Gefahrgutvorschriften für den osteuropäischen und asiatischen Raum, beschlossen, die bereits bestehende Sondervorschrift CW 36/CV 36 der UN-Nummer 2211 und darüber hinaus der UN-Nummer 3314 Kunststoffpressmischung

zuzuordnen. Da für diese beiden Stoffen im IMDG-Code eine abweichende Kennzeichnung vorgeschrieben ist, wurde außerdem beschlossen, dass auf die Anbringung des Kennzeichens der Sondervorschrift CW 36/CV 36 verzichtet werden kann, wenn der Wagen, das Fahrzeug oder der Container bereits mit dem in der Sondervorschrift 965 Absatz 4 des IMDG-Codes vorgeschriebenen Kennzeichen („VORSICHT – KANN ENTZÜNDBARE DÄMPFE ENTHALTEN“ / „CAUTION – MAY CONTAIN FLAMMABLE VAPOUR“) gekennzeichnet ist.

Sondervorschrift 643

Durch die den UN-Nummer 3257 und 3258 zugeordnete Sondervorschrift 643 unterliegt die Beförderung von Gussasphalt nicht den Vorschriften der Klasse 9. Da die Anbringung von Straßenmarkierungen der Aufbringung von Gussasphalt sehr ähnlich ist und darüber hinaus beide Arbeitsprozesse eng miteinander verbunden sind, wurde von den Niederlanden der Wunsch geäußert, die Sondervorschrift 643 auch auf Straßenmarkierungen auszudehnen.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Aufnahme einer neuen Sondervorschrift zu, die jedoch verschiedene Anforderungen an den Kessel, in dem die für die Straßenmarkierung verwendeten Thermoplaste in erhitztem Zustand befördert werden, enthält.

Unkenntlichmachung von Kennzeichen
Die Absätze 5.3.1.1.5 und 5.3.2.1.8 legen fest, dass die Großzettel (Placards) und die orangefarbenen

Tafeln, die sich nicht auf die beförderten gefährlichen Güter oder deren Reste beziehen, entfernt oder abgedeckt sein müssen. Durch diese Vorschriften sollen überflüssige oder unangemessene Einsatzmaßnahmen vermieden werden.

Die Gemeinsame Tagung folgte einem Antrag der Schweiz und Österreichs, eine solche Vorschrift auch für Wagen und Beförderungseinheiten aufzunehmen, in denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden. Diese werden durch die Freistellungsregelungen in Kapitel 3.4 momentan nicht durch die oben genannten Vorschriften erfasst.

Ein weitergehender Antrag der Schweiz, ähnliche Vorschriften auch für die Kennzeichen und Gefahretiketten auf Versandstücken vorzusehen, wurde von der Gemeinsamen Tagung hingegen abgelehnt, weil dies zu größeren Problemen bei der Entsorgung von gebrauchten Gefahrgutverpackungen geführt hätte.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird vom 14. bis 18. März 2016 letzte Probleme in Zusammenhang mit den Änderungen 2017 des RID/ADR/ADN lösen und mit den Arbeiten für die nächste Änderungsserie, die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 vorgesehen ist, beginnen.

Jochen Conrad

REVISION DER ER CUI EINGELEITET – PROBLEM DES ANWENDUNGSBEREICHS

Die Verknüpfung des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (ER CUI) mit CIV/CIM-Beförderungsverträgen erweist sich als problematisch und in der Praxis schwer umsetzbar. Nutzungsverträge werden geschlossen, damit Züge auf einer von einem anderen Rechtssubjekt betriebenen Infrastruktur verkehren können. Beförderungsverträge spielen in der Realität der Trassenverträge keine Rolle. Diese Erkenntnis ist nicht ganz neu. Das Sekretariat der OTIF wurde mehrmals mit folgender Frage konfrontiert: Reicht ein einzelner CIV-Reisender im Zug, um den Anwendungsbereich der CUI zu begründen? Das Problem kann durch Auslegung nicht zufriedenstellend gelöst werden; eine Revision des Anwendungsbereichs der ER CUI ist unerlässlich. Seit Ende 2014 arbeitet eine Arbeitsgruppe des Generalsekretärs an einer neuen Lösung, sie prüft neue Kriterien für den Anwendungsbereich. Der Ausgangspunkt der Diskussionen sind die Fragen, die nachfolgend dargestellt werden und die sowohl den Anwendungsbereich als auch das Haftungssystem CUI betreffen.

Gegenwärtig, nachdem fast alle Mitgliedstaaten der EU ihre Vorbehalte gegenüber den ER CUI zurückgezogen haben, stellt sich erneut die Frage nach der Auslegung der Bestimmung betreffend den Anwendungsbereich der ER CUI. Die Diskussion über die Auslegung führte schließlich zur Überzeugung, dass die Definition des Anwendungsbereichs revidiert werden muss.

Die heutige Definition des Anwendungsbereichs der ER CUI erklärt sich aus der Entstehungsgeschichte der ER CUI im Rahmen der Revision des COTIF in den neunziger Jahren, die mit der Annahme des Protokolls von Vilnius abgeschlossen wurde. Bekanntlich war deren Auslöser die seit Anfang der neunziger Jahre von der EU lancierte Idee der Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen. Die Aufgabe, die zuvor von einer (integrierten) Eisenbahn wahrgenommen wurde, wurde in zwei verschiedene Geschäftsbereiche aufgeteilt. Nichtsdestoweniger sollte der Eisenbahnverkehr weiterhin als System funktionieren. Im Laufe der Diskussionen über das revidierte Übereinkommen, das dieser Gegebenheit Rechnung zu tragen hatte, wurde erkannt, dass es Zusammenhänge zwischen beiden Berei-

chen gibt, die geregelt werden mussten. Es erwies sich insbesondere als wünschenswert, eine einheitliche rechtliche Grundlage für Rückgriffsrechte zwischen Beförderern/Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Betreibern der Infrastruktur (IB) zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund schien es aus der damaligen Sicht kohärent und systemgerecht, den Anwendungsbereich des neuen Anhangs, der Infrastrukturnutzungsverträge regelt, mit der Durchführung von Beförderungen gemäß Beförderungsverträgen CIV und CIM zu verknüpfen. Demnach werden die ER CUI auf „jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ angewendet (s. Art. 1 CUI).

In der Zwischenzeit hat die EU die öffentlich-rechtlichen Pflichten mit Einfluss auf die Trassenverträge, die die Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen im nationalen oder internationalen Kontext festlegen, klar bestimmt. Die Aspekte mit Bezug zur zivilrechtlichen Haftung, dem Anwendungsbereich der CUI, ha-

ben jedoch keinen solchen allgemeinen Rahmen erhalten, der für den Eisenbahnverkehr ungemein nützlich wäre.

Es geht daher an erster Stelle um die Frage des Anwendungsbereichs der CUI mit Blick auf die Trassenverträge (I) und des Weiteren um den Platz, den ein einheitliches internationales Haftungssystem in der derzeitigen Beziehungsstruktur zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen einnimmt (II).

Anwendungsbereich: CUI und Trassenverträge/Internationale Züge

Bald nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 stellte sich die Frage nach der Auslegung dieser Bestimmung, die als Kriterium des Anwendungsbereichs die „Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ vorgesehen hat.

Seitens des CIT wurde kurz nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 zu Recht darauf hingewiesen, dass die wörtliche Auslegung zu dem Ergebnis führen würde, dass es die Beziehungen zwischen dem Eisenbahnunterneh-

¹ Siehe Artikel 38 f der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

men und seinen Kunden sind, die das zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber geltende Recht festlegen.

Deshalb betonte das Sekretariat der OTIF damals, dass es der **Zweck der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur** ist, der das Recht bestimmt, das auf das Verhältnis Beförderer-Infrastrukturbetreiber anwendbar ist. Dies bedeutet, dass es im Bereich des Eisenbahnpersonenverkehrs darauf ankommen sollte, ob der Zug Reisenden für internationale CIV-Beförderungen zur Verfügung steht. Das Sekretariat der OTIF gab zu, dass die Nutzung zwei Ziele gleichzeitig haben kann, die schwer voneinander zu trennen sind, nämlich 1. Beförderung von Personen bzw. Gütern im internationalen Verkehr und 2. nationale Beförderung von Personen bzw. Gütern.

Die Diskussion über den Anwendungsbereich der ER CUI wurde 2008-2009 zunächst im Rahmen einer Ad-hoc-Gruppe CUI (EU-OTIF) und anschließend im Revisionsausschuss mit dem Ergebnis geführt, dass zusätzliche Erläuterungen in die Erläuternden Bemerkungen über die Revision des COTIF aufgenommen wurden, wobei auch darauf hingewiesen wurde, welche Fragen noch (für eine spätere Revision) offen geblieben sind.

Die Frage, ob es ausreichend ist, wenn der Zug einen einzigen Fahrgast mit CIV-Fahrschein oder eine einzige Ladung mit CIM-Frachtbrief befördert, wurde damals nicht behandelt. Revidiert wurden andere Bestimmungen, die in den Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses fallen. Der eigentliche Zweck dieser Revision war es, die ER CUI in Einklang mit dem Recht der EU zu bringen. Artikel 1 CUI, der nur durch einen Beschluss der Generalversammlung geändert werden kann, wurde bei dieser Revision nicht berührt.

Das mit dem Anwendungsbereich der ER CUI verbundene Problem ergibt sich daraus,

- dass der Beförderer zur Ausführung eines einzelnen Beförderungsvertrags nicht unbedingt einen Eisenbahninfrastrukturnutzungsvertrag schließen muss. Infrastrukturnutzungsverträge werden geschlossen, damit Züge auf einer von einem anderen Rechtssubjekt betriebenen Infrastruktur verkehren können;

- dass es schwierig ist, bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur klar zu unterscheiden zwischen der Nutzung zur Ausführung nationaler Beförderungen einerseits und der Nutzung zur Ausführung internationaler Beförderungen andererseits.

Gegenwärtig arbeitet eine vom Generalsekretär der OTIF gemäß Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 25. Tagung (25.-26.6.2014) eingesetzte Arbeitsgruppe mit einer langfristigeren Perspektive an einer geeigneten Lösung des Problems, als dies bei der OTIF-EU-Arbeitsgruppe im Jahre 2008 der Fall war. Sie hat bereits zwei Tagungen abgehalten, am 10. Dezember 2014 und am 8. Juli 2015. Die nächste Tagung findet am 24. November 2015 statt.

Theoretisch könnte das Problem gelöst werden, wenn ein einziger Nutzungsvertrag zwecks Durchführung sowohl **internationaler als auch nationaler** Beförderungen vorgesehen wird. Diese Lösung ist in den zwischen CIT und RNE ausgehandelten Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I, *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure*) vorgesehen. Es scheint jedoch, als würden diese allgemeinen Bedingungen aktuell nur von wenigen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen angewendet. In der Praxis werden Verträge über die Nutzung der Infrastruktur auf nationaler Ebene geschlossen, so dass die Beförderer an solchen, die internationalen und nationalen Verkehre abdeckenden Verträgen durchaus interessiert sind, welche ihnen im Falle von Vermögensschäden nicht nur die aus den ER CIV oder ER CIM erwachsenden Rückgriffsansprüche gewährleisten, sondern auch diejenigen aus nationalem Recht, sofern der Schaden von der Infrastruktur verursacht wurde.

Eine explizite Ausweitung auf Nutzungsverträge mit dem Zweck der Beförderung nach Landesrecht wäre jedoch **nicht systemgerecht** und würde über den Sinn und Zweck des COTIF hinausgehen. Aus diesem Grund muss das Kriterium des „internationalen Verkehrs“ – wie in den anderen Anhängen des COTIF – auch in den CUI beibehalten werden.

Staaten können eine Ausweitung der An-

wendung einer internationalen Regelung auf nationale Verkehre vorsehen (wie es z. B. in einigen Mitgliedstaaten für die ER CIM und die CMR der Fall ist). Insbesondere könnte die EU dies für ihre Mitgliedstaaten anordnen (wie es der Fall für die ER CIV als Anhang zur PRR ist).

Zur Vorbereitung der Diskussionen in der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe formulierte das Sekretariat der OTIF folgende Fragen:

- Kann man die „Durchführung internationaler Beförderungen im Sinne von ER CIV/CIM“ als Kriterium des Anwendungsbereichs der CUI beibehalten?
- Welche sonstigen Kriterien kämen in Betracht?
- Sollte der Anwendungsbereich der CUI mit dem der Trassenverträge für internationale Verkehre verknüpft werden?
- Wenn der Anwendungsbereich mit der „Nutzung internationaler Trassen“ verknüpft wäre, wäre dies dann nicht viel praktischer und klarer als das Kriterium der „Durchführung internationaler Beförderungen im Sinne von ER CIV/CIM“?
- In diesem Fall würde die Nutzung der Infrastruktur von „internationalen“, d. h. grenzüberschreitenden Zügen das neue und einzige Kriterium. Mit Blick auf die Entschädigung des Beförderers für indirekte Schäden wäre auch das Rückgriffsrecht des Beförderers im Fall von an den Kunden gemäß nationalem Recht geleisteten Entschädigungen abgedeckt, sofern es Fahrgäste oder Güter betrifft, die im Binnenverkehr in „internationalen“ Zügen befördert werden.
- Sollte/müsste der Anwendungsbereich der CUI innerhalb der EU also auf alle nationalen Netze ausgeweitet werden?

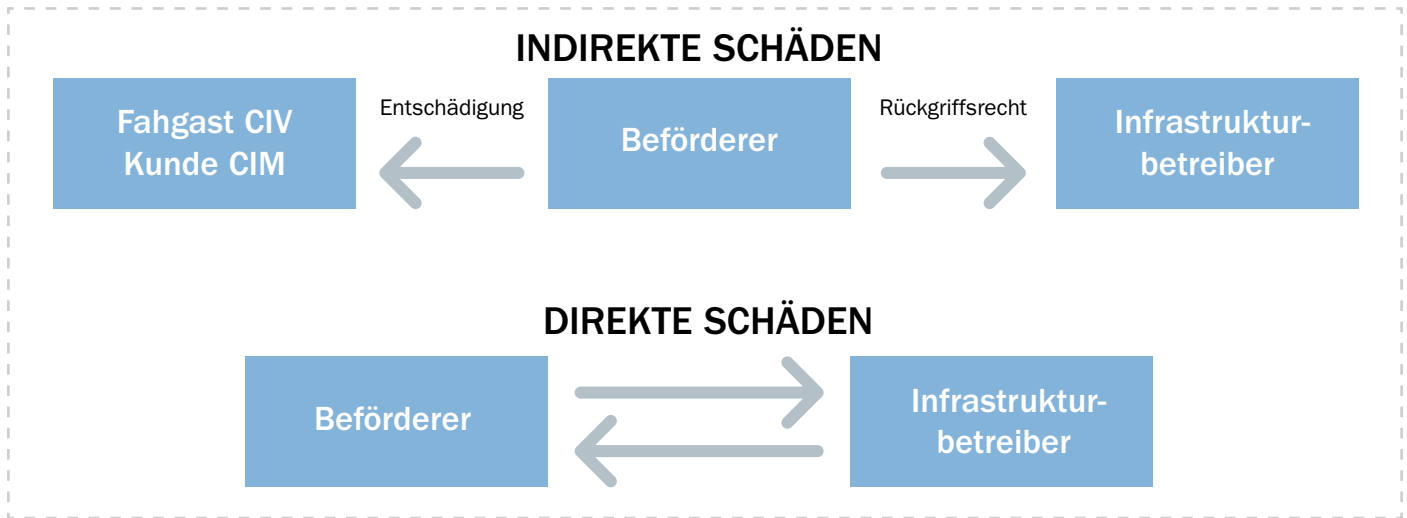
Haftung

In Fachkreisen werden immer wieder Meinungen geäußert, wonach die Haftungsregelungen in der gegenwärtig geltenden Fassung der ER CUI nicht ausreichend seien, da z. B. Rückgriffsansprüche betreffend Entschädigungen von Reisenden auf Grund einer anderen rechtlichen Grundlage als die ER CIV (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, nationales Recht) ausgeklammert bleiben. Solche Signale konnte man bei dem vom CIT organisierten Workshop „Quo vadis CUI?“ (Bern, 8.4.2014) vernehmen. Zudem wird von den Beförderern die Frage

in den Raum gestellt, ob die Konzeption nicht zu weit geht, wonach der Infrastrukturbetreiber Hilfsperson des Beförderers

ist (Art. 51 CIV/40 CIM). Über die Frage der gleichen Rechte der Parteien kann diskutiert werden, auch wenn die EU-

Vorschriften und die diese Vorschriften anwendenden nationalen Behörden dies als Tatsache vorschreiben.



Die Frage betreffend das Rückgriffsrecht des Beförderers, der Entschädigungen gemäß CIV oder CIM ausbezahlt hat, gegenüber dem Infrastrukturbetreiber stand am Anfang der Entstehungsgeschichte der CUI. Nachdem durch Artikel 51 CIV und Artikel 40 CIM sichergestellt wurde, dass für die Kunden des Eisenbahnverkehrs aus der Trennung der Eisenbahnverkehrsleistungen vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur kein Nachteil entsteht und diese sich nach wie vor an ihren Vertragspartner wenden können, galt es sicherzustellen, dass sich die Beförderer schadlos halten können, wenn ihnen die Haftung für einen Betriebsbereich auferlegt wird, der außerhalb ihrer Einflussssphäre liegt. Durch die Infrastruktur bedingte Schäden, für die der Beförderer gegenüber seinen Kunden haftet, werden zu indirekten Schäden im Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber. Durch die Haftungsbestimmungen der CUI sollen nicht nur indirekte Schäden, sondern auch direkte Schäden abgedeckt werden, zu denen es im Eisenbahnbetrieb kommt, indem z. B. ein Eisenbahnfahrzeug die Infrastruktur beschädigt oder durch eine mangelhafte Infrastruktur beschädigt wird. Es ist jedoch schwierig bis unmöglich, im Falle direkter Schäden wie z. B. einer Beschädigung von Wagen oder von Infrastruktureinrichtungen

einen Zusammenhang mit einem Beförderungsvertrag CIV oder CIM festzustellen, so dass die Frage der Anwendbarkeit der CUI und damit des Umfangs der Haftung nicht eindeutig beantwortet werden kann. In jedem Einzelfall dürften zusätzliche Abklärungen erforderlich sein. Auch dieses Problem spricht dafür, dass der Anwendungsbereich der CUI neu festgelegt wird. Direkte Schäden müssen in Zukunft durch die CUI abgedeckt werden, ohne dass eine Verbindung zu einem konkreten Beförderungsvertrag in jedem einzelnen Fall geprüft und nachgewiesen werden muss. Es obliegt der OTIF, allfällige Lücken in den Haftungsregelungen der ER CUI zu schließen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Kompatibilität mit dem Recht der EU gewahrt bleibt. In Bezug auf die Haftung formulierte das Sekretariat vor der Einberufung der ersten Tagung der Arbeitsgruppe folgende Fragen:
 • Kann das Problem direkter Schäden durch eine abgeänderte Definition des Anwendungsbereichs der CUI gelöst werden?
 • Sollten die CUI-Regelungen, was indirekte Schäden (Rückgriffsrechte) anbelangt, ausgeweitet werden, um weitere Schadenstatbestände abzudecken?
 • Wenn ja, sollte der Rückgriff bei

Entschädigungszahlungen seitens des Beförderers, die sich auf eine andere gesetzliche Grundlage stützen als die ER CIV/CIM, abgedeckt sein?
 • Ist es notwendig, eine Parallelität zwischen Artikel 8 § 1 und 9 § 1 zu erreichen? Soll zusätzlich zur Haftung des Beförderers für Personenschäden (Buchst. a) und für Sachschäden des Infrastrukturbetreibers (Buchst. b) ein neuer Buchstabe c) eingeführt werden, um auch Vermögensschäden des Infrastrukturbetreibers (indirekte Schäden) abzudecken? Ganz allgemein stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit, auf EU-Ebene über ein einheitliches internationales Haftungsregime, gestützt durch die Trassenverträge, zu verfügen.
 Die Arbeitsgruppe hat vorläufig die Frage nach der Notwendigkeit der Abkoppelung des Anwendungsbereichs der ER CUI von Beförderungsverträgen CIV und CIM bejaht und neue Kriterien für den Anwendungsbereich in Erwägung gezogen. Da die Diskussionen noch nicht abgeschlossen sind, wäre es verfrüht, die Ergebnisse zu bewerten. Alle Arbeitsdokumente sind auf der Website der OTIF veröffentlicht ebenso wie die Berichte beider Tagungen:
<http://www.otif.org/recht/arbeitsgruppe-revision-der-er-cui/berichte.html>
 Eva Hammerschmiedová

VERANSTALTUNGSKALENDER 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORT
16.-17. December	4. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses	Paris - Frankreich
3.-4. Februar	1. Tagung der gemeinsamen Arbeitsgruppe des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den Vorschriften zur Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und den Vorschriften zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr	Bern - Schweiz
16.-17. Februar	Fachausschuss für technische Fragen 28. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Bern - Schweiz
14.-18. März	Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
12. - 13. Januar	Operation and traffic management TSI working party kick-off	ERA	Lille- Frankreich
26. Januar	Rationalisation of vehicle registers working party	ERA	Lille- Frankreich
10. Februar	Freight wagons TSI working party	ERA	Lille- Frankreich
11. Februar	Task Force on the implementation of the Technical Pillar of the 4th Railway Package	Europäische Kommission	muss noch entschieden werden
muss noch entschieden werden	75 th Railway interoperability and safety Committee	Europäische Kommission	Brüssel - Belgium
15. - 16. Februar	Internationale Gefahrgut -Tage.	32. Storck Symposium	Hamburg - Deutschland
16.-19. Februar	Zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter"	OSShD	Warschau - Polen
23.-25. Februar	77. Tagung Bienenverkehrsausschuss	UNECE	Genf - Schweiz
25. Februar	Gefahrgut im Dreiländereck AT/CH/DE	Industrie- und Handelskammer Ulm und Schwaben	Lindau - Deutschland
1.-2. März	RID-Expertengruppe	UIC	Rotterdam - Niederlande
16. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz
17. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

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

Die Redaktion

Gryphenhübelweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org