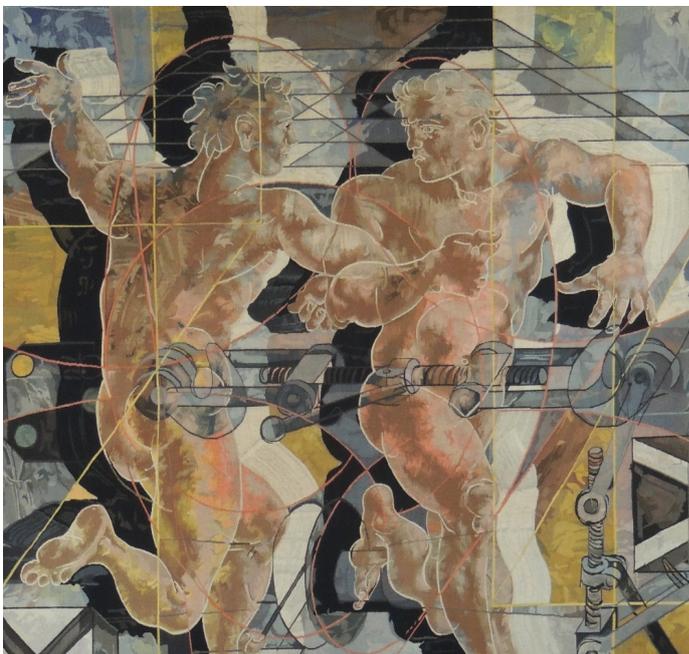




Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

121. Jahr : Nr. 3 / 2013



Zusammenfassung

News

| | |
|-----------------------------------|---|
| Pakistan : 49. Mitgliedstaat | 1 |
| Juniorexpertenprogramm | 1 |
| Rücknahme der Erklärung : Estland | 2 |

Entwicklungen im Eisenbahnrecht

| | |
|--|----|
| Kurzer geschichtlicher Überblick über die technische Harmonisierung der Eisenbahn | 4 |
| Liste der Eisenbahnstrecken und Linien auf Binnengewässern | 6 |
| Bibliografie | 6 |
| UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter | 7 |
| 3. Regionalkonferenz : Batumi | 10 |

Die OTIF auf einen Blick

| | |
|-------------------------------------|----|
| Sektion Technik : Herr Nešić | 11 |
| 85. Geburtstag von Herrn Kurt Spera | 11 |



Editorial



Von **François Davenne**,
Generalsekretär der OTIF

Der Beitritt zum COTIF von Pakistan, das zu unserem 49. Mitgliedstaat wird, ist ein Zeichen des unserer Organisation entgegengebrachten Interesses. Die Ausarbeitung eines einheitlichen Eisenbahnrechts wird im Eisenbahnsektor als erforderlich empfunden.

Tatsächlich zeigen die neuen Studien der UNECE über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern auf, dass die Entwicklungshemmnisse im Eisenbahnverkehr, der heutzutage weniger als 5% des eurasischen Verkehrs ausmacht, in einer mangelnden Koordinierung sowie in der Vielfalt der anwendbaren Rechtsregime liegen.

Die OTIF bemüht sich, geteilte Regelungen, Rechtssicherheit und – für die Staaten, die es wünschen – einheitliche technische Rechtsvorschriften zu liefern, sowohl im Bereich gefährlicher Güter als auch zu Interoperabilitätsfragen. Die Vielfalt der folgenden Artikel spiegelt diese Kooperations- und Austauschabsichten wider.

François Davenne



1 Pakistan seit 1. September 2013 49. Mitgliedstaat der OTIF

Der Beitritt Pakistans zu COTIF ist am 1. September 2013 rechtswirksam geworden. Seither zählt die OTIF also 49 Mitgliedstaaten.



Die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und die Verwendung des CIM-Frachtbriefs vereinfachen nicht nur den Güterverkehr zwischen Pakistan, Iran und der Türkei, sondern tragen auch zu einer größeren Rechtssicherheit bei.

Eva Hammerschmiedová

2 Programm „Juniorexperten“

Die OTIF freut sich, in ihrem Sekretariat in Bern die ersten beiden Praktikanten des Programms „Juniorexperten“ begrüßen zu können.



Herr **Ayoub Elkaroubi**, marokkanischer Staatsangehöriger, konnte im Rahmen des Programms für den Bereich Kommunikation gewonnen werden.

Herr Elkaroubi hat eine Ausbildung zum Übersetzer genossen (Arabisch - Englisch - Französisch). Anschließend hat er an dem renommierten „College of Europe“ in Warschau seinen Master in interdisziplinären europäischen Studien absolviert.

In zahlreichen Unternehmen, Stiftungen und Organisation in Marokko wie im Ausland hat er bereits Berufserfahrungen sammeln können. In den USA hat er auch seine ersten akademischen Schritte schon gemacht.

Nicht zuletzt hat er im Rahmen seiner Ausbildung bei der OTIF an der Redaktion und am Layout dieser Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgewirkt.



Herr **Jan Hampel**, tschechischer Staatsangehöriger, wurde im Rahmen des Programms für den Bereich Technik innerhalb der Sektion Eisenbahntechnik der OTIF eingestellt.

Im Gepäck hat er eine Ausbildung zum Ingenieur von Transportsystemen. Sein Studium hat er an der Technischen Hochschule Darmstadt (Deutschland), an der Universität Chung Hua (Taiwan) und an der Technischen Hochschule Prag (Tschechien) absolviert.

Durch seine Tätigkeiten für die Computer Science Corporation in Prag sowie für die tschechischen Eisenbahnen verfügt er bereits über eine reichhaltige Berufserfahrung.

Samuel Flückiger



3

Estland nimmt seine Erklärung über die Nichtanwendung zurück

In einer Urkunde vom 9. August 2013 hat Estland seine gemäß Artikel 42 § 1 COTIF abgegebene Erklärung mit sofortiger Wirkung zurückgenommen. Artikel 42 COTIF sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären kann, bestimmte Anhänge des Übereinkommens insgesamt oder Teile davon nicht anzuwenden.

Die Mitgliedstaaten der OTIF und der Europäischen Union (EU) wurden in einem Rundschreiben über diese Rücknahme informiert.

Gleichzeitig hat Estland auch seine gemäß Artikel 2 § 1 CIV (Nichtanwendung von Artikel 30 CIV) abgegebene Erklärung zurückgenommen. Diese Rücknahme wird einen Monat nach dem Zeitpunkt wirksam, zu dem der Depositar die Mitgliedstaaten darüber in Kenntnis setzt, d.h. am 15. September 2013.

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

Estland hatte, wie weitere Mitgliedstaaten der OTIF und der Europäischen Union, einen Vorbehalt gegen die Anwendung der Anhänge CUI, APTU und ATMF ausgesprochen.

Durch die erneute Anwendung aller Anhänge des COTIF auf seinem Staatsgebiet hat Estland jetzt den Vorteil, APTU- und ATMF-Vertragsstaat zu werden.

Bislang haben 17 Mitgliedstaaten der OTIF, die gleichzeitig auch EU-Mitgliedstaaten sind, ihre Erklärungen zurückgenommen. Bei diesen Staaten handelt es sich um Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Ungarn und ab jetzt auch um Estland.

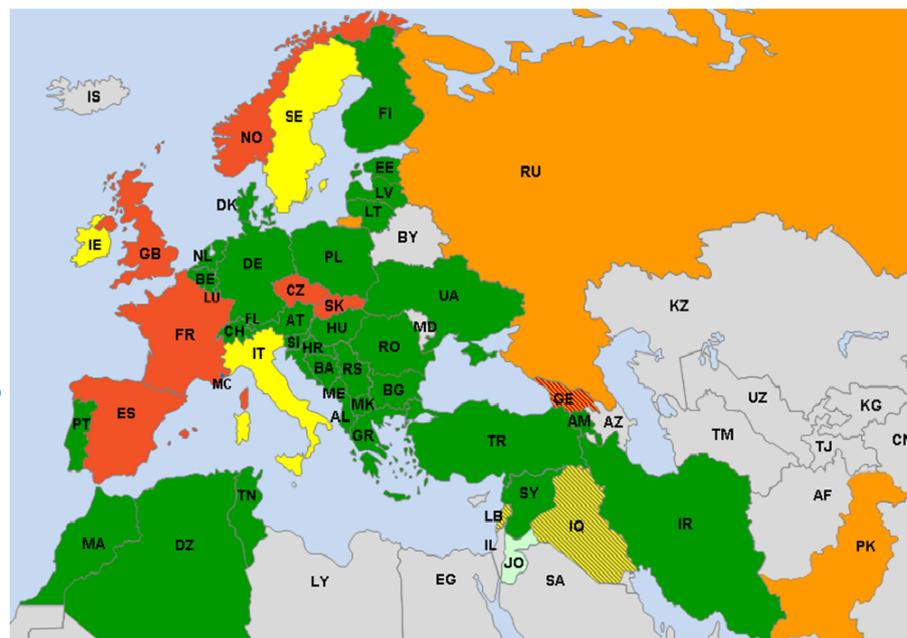
Für einen allgemeinen Überblick über den Anwendungsbereich des COTIF und die Vorbehalte, **siehe nachfolgende Karte** und **zusammenfassende Tabelle auf der nächsten Seite**.



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

État au 1^{er} septembre 2013
Stand 1. September 2013
Situation on 1st September 2013

-  Tous les appendices de la COTIF (33)
Alle Anhänge des COTIF (33)
All COTIF appendices (33)
-  Sans ATMF (1)
Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1)
-  Sans CUI/APTU/ATMF (6)
Ohne CUI/APTU/ATMF (6)
Without CUI/APTU/ATMF (6)
-  Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
-  Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
-  COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
-  Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
-  Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)





Tabellarische Übersicht des Anwendungsbereichs des COTIF und dessen Anhänge

| | CIV | CIM | RID | CUV | CUJ | APTU | ATMF | Noch nicht ratifiziert | Kommentare |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------------------------|---|
| AL | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| DZ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| AM | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| AT | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen |
| BE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen |
| BA | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen |
| BG | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| HR | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| CY | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Keine Eisenbahninfrastruktur (keine OTIF-Mitgliedschaft) |
| CZ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen |
| DK | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen |
| EE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen |
| FI | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| FR | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| GE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| DE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen |
| GR | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen |
| HU | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen |
| IR | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| IQ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt |
| IE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| IT | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| LV | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen |
| LB | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt |
| FL | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| LT | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen |
| LU | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen |
| MK | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| MT | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Keine Eisenbahninfrastruktur (keine OTIF-Mitgliedschaft) |
| MC | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| ME | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| MA | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| NL | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| NEIN | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| PL | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen |
| PT | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen |
| RO | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen |
| RU | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Anwendung nur auf bestimmten Linien |
| RS | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| SK | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| SI | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| ES | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| SE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| CH | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| SY | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| TN | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| TR | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| UA | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Anwendung nur auf bestimmten Linien |
| PK | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Anwendung nur auf bestimmten Linien |
| GB | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| EU | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |

Ref 12



Stand
01. September 2013

OTIF- und EU-Mitgliedstaat
 nur OTIF-Mitgliedstaat



Entwicklungen im Eisenbahnrecht

1. Eisenbahntechnik

Kurze geschichtliche Zusammenfassung der Harmonisierung der Eisenbahnen



1. Einleitung

Am 12. Juni 2013 verabschiedete der Fachausschuss für technische Fragen die überarbeiteten Einheitlichen Technischen Vorschriften für Güterwagen (ETV WAG) an.

Gemäß Artikel 3a ATMF ist für die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Fahrzeugen in allen Mitgliedstaaten die volle Äquivalenz zwischen TSI und ETV erforderlich. Diese Äquivalenz gemäß Artikel 3a ATMF wurde für Güterwagen erstmals am 1. Dezember 2012 mit Inkrafttreten der ETV WAG:2012¹, die äquivalent ist zur TSI WAG:2006 der EU², erreicht.

Im März 2013 veröffentlichte die Europäische Kommission die überarbeitete TSI WAG³, die am 1. Januar 2014 in Kraft treten wird. Zur Gewährleistung der vollständigen Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Vorschriften, musste auch die ETV WAG überarbeitet werden.

Im Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Eisenbahngesellschaft und der Europäischen Kommission einerseits und dem OTIF-Sekretariat und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten andererseits kam es zu Revisionen der ETV WAG. Dank des vorgezogenen Inkrafttretenszeitpunktes der überarbeiteten ETV WAG im Januar 2014 kann in vorhersehbarer Zukunft die volle Äquivalenz zwischen TSI und ETV sichergestellt werden. Die in diesem Dokument in Bezug genommene Version wird als ETV WAG:2014 bezeichnet.

Durch die volle Äquivalenz zwischen ETV WAG und TSI WAG im Sinne der Artikel 3a und 6 ATMF wird die gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen/Zulassungen der Güterwagen unterstützt. Güterwagen ohne Abweichungen, die entweder gemäß ETV WAG oder gemäß TSI WAG hergestellt wurden und mit den zur Schließung offener Punkte bezüglich Netzkompatibilität definierten Lösungen versehen sind, sind in allen EU- und Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zugelassen.

1- A 94-02/3.2011.

2- EU-Entscheidung 2006/861/EG, geändert durch die Entscheidungen 2009/107/EG und 2012/464/EU.

3- Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission.

2. Überarbeitete ETV WAG und Pflichten der Akteure

Die ETV WAG:2014 unterscheidet sich in Inhalt und Konzept von der Vorgängerversion. Im Gegensatz zu der sehr detaillierten ETV WAG:2012, mit wenig Raum für Innovation, ist die überarbeitete ETV WAG:2014 viel funktionaler und bietet so die Möglichkeit zur Optimierung der technischen Systeme. Voraussetzung für diese neue technische Freiheit ist, dass alle Akteure ihren Pflichten nachkommen.

Die grundlegenden Anforderungen für das Eisenbahnsystem sind in ETV GEN-A festgelegt. Alle Fahrzeuge, einschließlich Güterwagen, müssen den geltenden grundlegenden Anforderungen bezüglich ihrer Bauart und ihres Betriebszustandes entsprechen.

Die Übereinstimmung mit der ETV wird vom Hersteller gewährleistet und von der Bewertungsstelle überprüft. Bei korrekter Anwendung der ETV stellt die zuständige Behörde ein Betriebszertifikat aus.

Hersteller oder Antragsteller erstellen das Technische Dossier des Güterwagens. Im Technischen Dossier sind die für die korrekte Verwendung des Güterwagens notwendigen Informationen, wie z.B. die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und die Anweisungen betreffend Wartung, Kontrolle, Angleichung und Instandhaltung, enthalten. Dieses Technische Dossier begleitet den Güterwagen über dessen gesamte Betriebsdauer hinweg und hilft Eisenbahnunternehmen und ECM bei der Erfüllung ihrer Pflichten in Bezug auf die Sicherheit bei Betrieb und Instandhaltung.

Das Betriebszertifikat, dem das technische Dossier mit den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen als Anhang beigelegt ist, wird vom Halter des Fahrzeugs aufbewahrt. Der Halter sollte auf jedem Wagen mittels einer Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) angegeben sein.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet den guten Wartungszustand des Wagens. Jedem international betriebenen Güterwagen muss gemäß Artikel 15 ATMF eine ECM zugeteilt sein. Das den Zug betreibende Eisenbahnunternehmen muss sicherstellen, nur Wagen zu verwenden, denen eine ECM zugeteilt ist⁴.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist gemäß ATMF für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte für jedes von ihm betriebene Fahrzeug in der Lage sein, die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu verstehen, und einschätzen können, ob es das Fahrzeug dementsprechend betreiben kann.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss daher sicherstellen, dass es über alle für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs nötigen Informationen verfügt. Die Aktivitäten der Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten von den zuständigen Behörden der Vertragsstaaten überwacht werden.

3. Übereinstimmung mit der ETV WAG

Die ETV WAG:2014 sieht drei Übereinstimmungslevel vor:

1- Übereinstimmung mit der Kern-ETV in Abschnitt 4; diese

4- Siehe ATMF-Anlage A zu den ECM-Vorschriften. Ein erläuterndes Dokument der OTIF zu den Pflichten der ECM befindet sich auf der Website der OTIF.



enthält hauptsächlich funktionale Anforderungen; abweichende technische Lösungen sind erlaubt. Die Betriebszulassung muss für jeden Vertragsstaat einzeln erteilt werden, da die überarbeitete ETV WAG drei offene Punkte und einen Sonderfall enthält, was bedeutet, dass diese offenen Punkte individuell in jedem Vertragsstaat z.B. durch die Anwendung nationaler technischer Anforderungen geschlossen werden müssen. Wenn Übereinstimmungslevel zwei oder drei gegeben ist, werden die offenen Punkte durch die in der ETV bestimmten harmonisierten Lösungen geschlossen⁵.

2- Übereinstimmung mit Abschnitt 7.1.2 (zusätzlich zu Level 1) der ETV liefert verschiedene Bedingungen zur Schließung offener Punkte, zum Umgang mit Sonderfällen und zur Verwendung verschiedener harmonisierter und international anerkannter technischer Lösungen, so dass die erste Betriebszulassung in allen Vertragsstaaten gilt. Die Übereinstimmung mit Abschnitt 7.1.2, zusätzlich zu Abschnitt 4, ist nicht obligatorisch, führt aber zu einer gegenseitigen Anerkennung der Erstgenehmigung, wodurch die Genehmigung in allen OTIF-Vertragsstaaten gilt.

3- Übereinstimmung mit Anhang C (zusätzlich zu Übereinstimmungslevel 2) entspricht Übereinstimmungslevel 3, dieses geht einher mit einem hohen Grad an technischer Harmonisierung. Die Übereinstimmung mit Anhang C ist nicht obligatorisch, die Einhaltung dieser Anforderungen könnte für den Antragsteller aber die Grundlage bilden, einen Wagen als mit der bestehenden RIV-Flotte kompatibel und austauschbar zu erklären⁶.

4. Unterschiede bei der Anwendung der ETV WAG:2012 und der ETV WAG:2014

Während der Überarbeitung der ETV WAG wurden zahlreiche technische Lösungen, die in der ETV WAG:2012 angeordnet wurden, in der ETV WAG:2014 als funktionale Anforderungen definiert. Hierdurch können die funktionalen Anforderungen durch dieselben Lösungen wie vorher erfüllt werden oder durch alternative Lösungen, die eine äquivalente Entsprechung mit den funktionalen Anforderungen sicherstellen. Einige Spezifizierungen sind in der ETV WAG:2014 im Vergleich mit

der ETV WAG:2012 jedoch neu hinzugekommen, darunter:

- Drehgestell – Integrität (4.2.3.6.1)
- Radsätze – Eigenschaften (4.2.3.6.2)
- Räder – Eigenschaften (4.2.3.6.3)
- Radsatzwellen – Eigenschaften (4.2.3.6.4)
- Achsbuchsen/Lager – mechanische Festigkeit/Ermüdung (4.2.3.6.5)
- Radsätze mit einstellbarer Spurweite – sicheres Verriegeln (4.2.3.6.6)
- Bremsen – Sicherheitsanforderungen (4.2.4.2).

Darüber hinaus wird in der überarbeiteten ETV WAG auch auf die neuesten EN-Normen verwiesen, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. In ETV WAG:2012 wurde dagegen entweder auf Normen von vor 2005 verwiesen oder, in den meisten Fällen, auf ihre Anlagen, in die der Inhalt von UIC-Merkblättern von vor 2005 hineinkopiert worden war.

5. Schlussfolgerung

Die ETV WAG wurde im Hinblick auf vollständige Äquivalenz mit den Entwicklungen der TSI WAG innerhalb der EU abgeändert. Hierdurch wird sichergestellt, dass mit der ETV WAG:2014 übereinstimmende Güterwagen auch die Anforderungen der überarbeiteten TSI WAG erfüllen und umgekehrt. Dies ermöglicht Wagen, die Level 2 oder 3 (s. Abschnitt 3 dieses Dokuments) erfüllen, den freien Verkehr⁷ in allen OTIF-Vertragsstaaten. Zudem lässt die überarbeitete ETV auch Raum für Innovation, da nicht länger unnötige oder suboptimale technische Lösungen rechtlich vorgeschrieben werden.

Bas Leermakers / Peter Sorger



5- Übereinstimmungslevel 1 ist bei Auswahl der Übereinstimmungslevel 2 oder 3 automatisch erfüllt, da diese technische Lösungen anbieten, mit denen die Übereinstimmung mit den funktionalen Anforderungen in Level 1 sichergestellt wird.

6- Die erste Ziffer der 12-stelligen Nummer dieser Wagen ist 0, 1, 2 oder 3.

7- im Sinne von Artikel 6 § 3 ATMF.



2. Transportrecht

1

Aktualisierung der Liste der Eisenbahnstrecken und Linien auf Binnengewässern

Eisenbahnstrecken CIV/CIM:

Enfällt

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

Liste der Linien CIM

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bonn) hat am 25. Juli 2013 per offizieller Mitteilung die Streichung der folgenden Schifffahrtlinien bekannt gegeben:

- Sassnitz – Baltisjk, betrieben durch AB DFDS Seaways Klaipeda (im Auftrag von DFDS A/S Kopenhagen)

- Sassnitz – Baltisjk und Sassnitz – Ust-Luga, betrieben durch Anship LLC, Moskau

Die Mitgliedstaaten wurden mit Rundschreiben vom 5. August 2013 informiert. Infolge dieser Änderungen werden die Abschnitte Deutschland und Russland neu herausgegeben (5.11.2013).

Die Schifffahrtlinien werden jedoch weiter von DFDS A/S, Kopenhagen und von Black Sea Ferry & Investments LLS, Moskau betrieben.

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

Auf einen Blick

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

CIV [hier klicken @!](#)

CIM [hier klicken @!](#)

Samuel Flückiger

2

Bibliographie

Veröffentlichungen & interessante Links

Eisenbahnverkehr

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n 3465/2013, p. 403/404 – Fret ferroviaire. Entre deux chaises [SNCF et RFF] (M. Tilche et B. Gruau); p. 412 – CIM - Droit d'action et prescription (Jurisprudence – Cour d'appel de Paris, 22.05.2013).

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires, CIT), éditions 3/2013 et 4/2013, v. <http://www.cit-rail.org>.

Erlassungsammlung zum Gütertransport- & Logistikrecht (A. Furrer), Schulthess Juristische Medien AG, Zürich-Basel-Genf 2013, S. 201- 320 – Transportvertrag - Schienentransport.

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, n°3/2013, p. 229-245 – Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights: In dubio pro consumatore (M. Pavliha).

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2013, p. 260-265 – Der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr (R. Freise).

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 3/2013, S. 20-23 – Finanzrechtliche Aspekte internationaler Eisenbahnbeförderungen. Rechtliche Verfahrensweise zur Beilegung von Streitigkeiten, die aus Güterbeförderungen im internationalen Eisenbahnverkehr resultieren (N. Netschiporemko) [ukrainische Rechtsprechung zu Art. 29 und 30 SMGS].

Andere Verkehrsträger

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3466/2013, p. 423/424 – Déclaration de valeur/Assurance. Éviter les confusions (M. Tilche).

Idem, n° 3468/2013, p. 455/456 – CMR. Pierres d'achoppement (M. Tilche)

Recht der Transportwirtschaft, München, Nr. 6/2013, S. 213-218 – Schadenersatzansprüche im nationalen russischen Transportrecht (A. Boës, A. Frolov).

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2013, p. 213-220 – Adoption of the CLNI 2012 – What has changed compared with CLNI 1988? [Convention on the limitation of liability in inland navigation] (C. Tournaye).

Eva Hammerschmiedová

3. RID/ADR/ADN

1

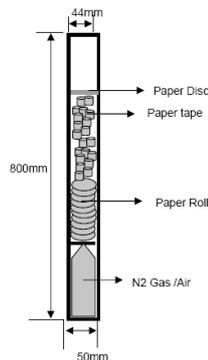
42. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

(Genf, 3. bis 11. Dezember 2012)

Vom 3. bis 11. Dezember 2012 hat der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter seine 42. Tagung abgehalten. Dies war die letzte Sitzung des Bienniums 2011/2012, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung in die Ausgabe 2015 des RID/ADR/ADN übernommen werden.

Konfetti-Kanonen

Deutschland hatte bereits im vergangenen Biennium Versuche unternommen, Bestimmungen für neue Typen von Konfetti-Kanonen in die UN-Modellvorschriften aufzunehmen. Diese Konfetti-Kanonen verwenden anstelle von pyrotechnischen Stoffen ein unter Druck gesetztes Gas, das in einer Patrone enthalten ist. Durch Drehen des unteren Teils der Kanone wird durch einen Mechanismus die Gaspatrone geöffnet und durch das schlagartig freigesetzte Gas (in der Regel Druckluft oder verdichteter Stickstoff) das enthaltene Konfetti mehrere Meter weit geschleudert.



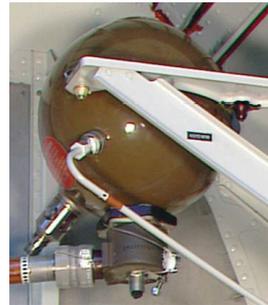
Da diese Konfetti-Kanonen keine explosiven Stoffe enthalten, kann keine Zuordnung zur Klasse 1 erfolgen. Sie entsprechen auch nicht den Kriterien der bestehenden UN-Nummern 1002 Luft, verdichtet (Druckluft), 1066 Stickstoff, verdichtet oder 3150 Geräte, klein, mit Kohlenwasserstoffgas, mit Entnahmeeinrichtung, da sie kein entzündbares Gas enthalten.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, für diese Gegenstände die bestehende UN-Nummer 3164 (Gegenstände unter pneumatischem Druck oder Gegenstände unter hydraulischem Druck (mit nicht entzündbarem Gas)) zu verwenden, wobei dieser UN-Nummer eine neue Sondervorschrift zugeordnet wird, in der besondere Anforderungen festgelegt werden.

Feuerlöscher

Auf Anregung Deutschlands hat sich der UN-Expertenunterausschuss mit der Frage befasst, welche Arten von Feuerlöschern unter die UN-Nummer 1044 fallen.

Diese Frage ist insbesondere für den europäischen Landverkehr von Interesse, weil das RID/ADR Feuerlöscher unter bestimmten Voraussetzungen (Herstellung und Befüllung nach Vorschriften des Herstellungslandes, Verpackung in einer starken Außenverpackung und Schutz gegen unbeabsichtigte Betätigung) von den Vorschriften freistellt. Kann diese Freistellung nicht genutzt werden, unterliegen die Feuerlöscher allen Bau- und Prüfvorschriften für Druckgefäße, bei deren Anwendung sich Schwierigkeiten dadurch ergeben, dass auf keine spezifische Norm für Feuerlöscher verwiesen wird und die Anforderungen der in Bezug genommenen Normen teilweise nicht erfüllt werden können.



Über (links nach rechts): Feuerlöscher für den Einbau in Flugzeugen / aus einem nicht rollbaren Druckfass und einer Ausrüstung zusammengesetzter Feuerlöscher, der mit einer Hubgabel oder Kran be- oder entladen wird / auf Rädern montierter Feuerlöscher.

Der UN-Expertenunterausschuss begrüßte eine bessere Begriffsbestimmung für die unter die UN-Nummer 1044 fallenden Feuerlöscher. Darüber hinaus nahm er eine neue Sondervorschrift für die Verpackung an, in der unter bestimmten Voraussetzungen eine unverpackte Beförderung von großen Feuerlöschern zugelassen wird.

Neutronenstrahlendetektoren

Die Detektion von Neutronenstrahlen hat bei der Identifizierung verbotener radioaktiver Stoffe (z.B. Plutonium) in Häfen oder an Landesgrenzen eine sehr große Bedeutung. Strahlendetektionssysteme können für das Scannen von Containern und das Aufspüren radioaktiver Stoffe verwendet werden. Bedingt durch die Verknappung von Helium-3-Gasen wurde nach alternativen Medien für die Detektion von Neutronenstrahlen gesucht. Dabei hat sich Bortrifluorid (BF₃) als gleichwertige Alternative herausgestellt.

Während solche Detektoren im europäischen Landverkehr nicht dem RID/ADR/ADN unterliegen, sehen die UN-Modellvorschriften bisher keine Befreiung von den Vorschriften vor. Auf Antrag des Dangerous Goods Advisory Council (DGAC) nahm der UN-Expertenunterausschuss die Aufnahme einer Sondervorschrift bei der UN-Nummer 1008 Bortrifluorid an, welche die Anforderungen an die Beförderung von Neutronenstrahlendetektoren festlegt.



Neutronenstrahlendetektoren, die höchstens 1 g Bortrifluorid enthalten, werden von den Vorschriften freigestellt, wenn sie bestimmten Anforderungen, insbesondere in Bezug auf die Verpackung genügen. Strahlendetektionssysteme dürfen dabei sogar bis zu 13 g Bortrifluorid enthalten.

Beförderung von Altverpackungen mit Rückständen gefährlicher Güter

Aufgrund von praktischen Problemen, die sich durch die Implementierung europäischen Rechts über die Sammlung von Abfällen für die Entsorgung, das Recycling oder die Wiedergewinnung ergeben, hatte sich eine informelle Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung mit der Frage der Beförderung von Altverpackungen befasst, denen Rückstände gefährlicher Güter anhaften. Der Bericht dieser Arbeitsgruppe wurde direkt an den UN-Expertenunterausschuss weitergeleitet, damit dort zunächst die Grundlagen für den intermodalen Verkehr festgelegt werden können.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied zunächst, eine neue UN-Nummer vorzusehen, die eine Sondervorschrift zugeordnet wird, die betreffend die Beförderung solcher Altverpackungen eine Genehmigung der zuständigen Behörde erfordert.

Zuordnung von Verpackungsgruppen zu Gegenständen

Stoffen werden für Verpackungszwecke auf Grund ihres Gefahrengrades Verpackungsgruppen zugeordnet. Eine vergleichbare Aussage wird hingegen zu Gegenständen nicht getroffen. Im Verzeichnis der gefährlichen Güter sind jedoch Gegenstände enthalten, denen eine Verpackungsgruppe zugeordnet ist. Bei anderen Gegenständen fehlt die Angabe einer Verpackungsgruppe.

Der Internationale Luftfahrtverband (IATA) hatte nun die Frage aufgeworfen, ob die Zuordnung von Verpackungsgruppen zu Gegenständen und damit eine Angabe im Beförderungspapier wirklich erforderlich ist oder ob es genügt, in den entsprechenden Verpackungsanweisungen Vorschriften für das Verpacken der jeweiligen Gegenstände festzulegen.

Der UN-Expertenunterausschuss war der Auffassung, dass in der Tat keine Gründe für die Zuordnung einer Verpackungsgruppe bestehen, da die von den Gegenständen ausgehende Gefahr nicht nur mit dem darin enthaltenen Stoff zusammenhängt.

Klassifizierung und Verpackung von adsorbierten Gasen

Traditionell werden Gase unter hohem Druck verdichtet oder verflüssigt und in Druckflaschen befördert. Druckgase sind äußerst gefährlich, weil bei einem Versagen der Flaschen oder Ventile große Mengen giftiger, entzündbarer und/oder ätzender Gase in die Umwelt freigesetzt werden können. Aufgrund dieser inhärenten Gefahr bestehen in den Gefahrgutvorschriften strenge Anforderungen in Bezug auf die Verpackung und die Beförderung.

Bei Verwendung der Gasadsorptionstechnologie, einem reversiblen Prozess, wird das Gas an der Oberfläche eines porösen Materials, das dauerhaft in einem Metallbehälter enthalten ist, angereichert.

Wegen der Anziehungskräfte zwischen dem Adsorptionsmittel und den adsorbierten Gasmolekülen ergeben sich große Unterschiede in den physikalischen Eigenschaften eines Gases. Diese Anziehungskräfte führen zu einer Abnahme der Energie der einzelnen Gasmoleküle und damit zu einer Druckabnahme im Vergleich zum verdichteten oder verflüssigten Zustand.

Bei 20 °C steht das in einem Metallbehälter enthaltene adsorbierte Gas nicht unter Druck, so dass für die Abgabe des Gases ein Vakuum aufgebaut werden muss. Dadurch entsteht eine signifikante Risikoverminderung, da der Einflussfaktor des hohen Überdrucks eliminiert wird.

Diese Technologie wird bereits heute als Alternative für die Belieferung der Halbleiterindustrie mit giftigen Gasen (z.B. Arsenwasserstoff, Phosphorwasserstoff oder Bortrifluorid) eingesetzt.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm auf der Grundlage spezifischer Anträge des Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA) die Aufnahme 17 neuer UN-Nummern auf, die sowohl Eintragungen für spezifische adsorbierte Gase als auch n.a.g.-Eintragungen umfassen. Darüber hinaus verabschiedete er eine Begriffsbestimmung und eine neue Verpackungsanweisung, die für alle adsorbierten Gase anzuwenden ist.

Asymmetrische Kondensatoren

Bei asymmetrischen Kondensatoren handelt es sich um elektrochemische Kondensatoren, bei denen die positive und negative Elektrode aus verschiedenen Werkstoffen besteht. Typische asymmetrische Kondensatoren sind Lithium-Ionen-Kondensatoren und Nickel-Kohlenstoff-Kondensatoren.

Asymmetrische Kondensatoren zeichnen sich durch eine schnelle Lade- und Entladefähigkeit, eine hohe Energiedichte und eine große Lebensdauer aus und kommen in verschiedenen Fahrzeuganwendungen (Rückgewinnung von Bremsenergie, Energielieferant für Lastspitzen in Bahnen, Bussen und Kraftfahrzeugen), aber auch bei der Speicherung von erneuerbaren Energien zum Einsatz.



Über : Schichtstoffzelle 2000 F / Lithium-Ionen-Kondensator-Modul

Bei der Beförderung von asymmetrischen Kondensatoren bestehen folgende potentielle Risiken:

- asymmetrische Kondensatoren müssen im geladenen Zustand befördert werden, weil sie bei Unterschreiten der unteren Spannungsgrenze beschädigt würden;
- asymmetrische Kondensatoren können wie Doppelschicht-Kondensatoren entzündbare flüssige Stoffe in der Elektrolyt-Lösung enthalten.



Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen Antrag Japans an, neben den 2013 in die Vorschriften aufgenommenen elektrischen Doppelschicht-Kondensatoren (UN 3499) eine neue Eintragung für asymmetrische Kondensatoren vorzusehen. Zur Erläuterung wird eine Sondervorschrift vorgesehen, die sich im Wortlaut an der für Doppelschicht-Kondensatoren geltenden Sondervorschrift orientiert.

Beschädigte und gebrauchte Lithiumbatterien

Momentan sind in den UN-Modellvorschriften nur Anforderungen für die Beförderung neuer unbeschädigter Lithiumbatterien enthalten. Wegen des zunehmenden Einsatzes solcher Batterien im Fahrzeugbau stellt sich seit längerem die Frage, wie beispielsweise bei einem Unfall beschädigte Lithiumbatterien befördert werden können, um sie der Entsorgung oder der Wiederaufarbeitung zuzuführen. Da diese Problematik insbesondere für den Landverkehr besteht, hatte die Gemeinsame Tagung im März 2012 für die RID/ADR-Ausgabe 2013 die Aufnahme einer Sondervorschrift beschlossen, welche eine Beförderung unter den von der zuständigen Behörde des Ursprungslands festgelegten Bedingungen ermöglicht.

Der UN-Expertenunterausschuss einigte sich nach längeren Diskussionen im zu Ende gegangenen Biennium darauf, den bestehenden Eintragungen für Lithiumbatterien neue Sondervorschriften und neue Verpackungsanweisungen zuzuordnen, welche einerseits die Beförderung beschädigter Lithiumbatterien und andererseits die Beförderung gebrauchter Lithiumbatterien regeln. Bei der neuen für gebrauchte Batterien geltenden Verpackungsanweisung ließ sich der UN-Expertenunterausschuss auch von einer RID/ADR-spezifischen Verpackungsanweisung leiten, die wegen des Bedürfnisses einer Beförderung gebrauchter Batterien im europäischen Landverkehr wesentlich früher entwickelt wurde.

Leuchtmittel, die geringe Mengen gefährlicher Güter enthalten

Im Zusammenhang mit der Entwicklung energiesparender Leuchtmittel ist die Frage aufgetreten, unter welcher Eintragung diese befördert werden sollen, wenn sie geringe Mengen gefährlicher Güter enthalten. Die Gefahrgutvorschriften enthalten an verschiedenen Stellen bereits Freistellungsvorschriften für bestimmte Einzelfälle:

- Freistellung von Gasen, die in Leuchtmitteln enthalten sind,
- Leuchtmittel, die Quecksilber enthalten, können der 2013 neu in die Vorschriften aufgenommenen Eintragung UN 3506 Quecksilber in hergestellten Gegenständen zu geordnet werden.

Neben nicht entzündbaren, nicht giftigen Gasen, Quecksilber und radioaktiven Stoffen werden Quecksilberbromide (UN 1634), Quecksilberiodide (UN 1638) Natrium (UN 1428), Thalliumverbindungen (UN 1707), Gallium (UN 2803) oder Kalium (UN 2257) oder Gemische dieser Stoffe in Leuchtmitteln verwendet.

Abhängig von der Leistung dieser Leuchtmittel variiert die Menge der enthaltenen gefährlichen Güter, wobei allerdings in 90 % aller Fälle die Masse weniger als 30 mg, in 9 % 30 mg und nur in 1 % der Fälle zwischen 3 und 100 g beträgt. Mit Ausnahme von Kalium und Natrium dürfen alle Stoffe unter den Vorschriften für begrenzte Mengen befördert werden. Abgesehen von Natrium, Gallium, Kalium und Quecksilber sind für die für Leuchtmittel verwendeten Stoffe sogar die Vorschriften für freigestellte Mengen anwendbar.

Die gefährlichen Stoffe befinden sich normalerweise in festem Zustand in einem Glasbauteil (Entladungsrohr) und haften an der Innenseite dieses Rohres, wo sie auch bei einem Bruch des Glases verbleiben. Dieses Entladungsrohr ist in einem äußeren Glaskolben enthalten. Das Leuchtmittel wird dann gewöhnlich in einer Innenverpackung mit Polstermaterial verpackt, um das Glas vor Bruch zu schützen, die wiederum in eine widerstandsfähige Kiste eingesetzt wird.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied sich schließlich, eine allgemeine Freistellungsvorschrift vorzusehen. Andere Optionen, wie die Zuordnung einer Sondervorschrift zu den betroffenen UN-Nummern oder die Zuordnung einer Sondervorschrift zur UN-Nummer 3363 (Gefährliche Güter in Geräten), die dann für alle Leuchtmittel mit gefährlichen Gütern zu verwenden gewesen wäre, wurden hingegen verworfen.

Beschreibung von Gefahrzetteln, Großzetteln (Placards), Piktogrammen, Kennzeichnungen und Kennzeichen

Der UN-Expertenunterausschuss hatte sich bei seiner letzten Tagung darauf geeinigt, bei allen Abbildungen für die verschiedenen Kennzeichnungselemente in den Gefahrgutvorschriften die Mindestabmessungen direkt anzugeben. Darüber hinaus soll künftig die Mindestbreite der Linie innerhalb des Rands von Gefahrzetteln auf 2 mm festgelegt werden. In den Fällen, in denen Abmessungen nicht näher spezifiziert sind, wurde die generelle Aussage getroffen, dass die Proportionen aller charakteristischen Merkmale der Kennzeichnungselemente den der Abbildung in etwa entsprechen müssen.

Auf Antrag des Vertreters des Vereinigten Königreichs, der auch den ursprünglichen Antrag eingereicht hatte, entschied der UN-Expertenunterausschuss für alle Gefahrzettel, Großzettel und Kennzeichen eine Übergangsvorschrift bis zum 31. Dezember 2016 vorzusehen. Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen, die mit dem Piktogramm für die höchstzulässige Stapellast gekennzeichnet werden müssen und bis zum 31. Dezember 2016 gebaut, wiederaufgearbeitet oder repariert werden, dürfen auch mit dem bisherigen Piktogramm weiterverwendet werden.

Nächste Tagung

Die 43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses, die die erste Tagung des Bienniums 2013-2014 war, hat vom 24. bis 28. Juni in Genf stattgefunden. Die Ergebnisse werden in unserer **Zeitschrift Nr. 4 / 2013** veröffentlicht.

Jochen Conrad / Katarina Guricová

2

Dritte Regionalkonferenz über Handelserleichterungen und Förderung des Transitkorridors im Kaukasus

(Batumi, 24. und 25. Juni 2013)

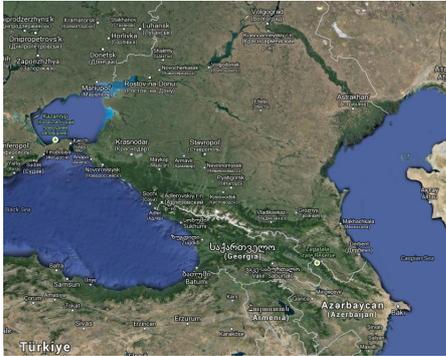


Bild : der Kaukasus-Region (Google Maps).

Ziel dieser vom georgischen Ministerium für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung, der georgischen Steuerbehörde, der UN-Wirtschaftskommission für Europa und der US-Agentur für internationale Entwicklung organisierten Veranstaltung war die Erleichterung des internationalen Handels, die Beschleunigung der Zollformalitäten und die Förderung des Transitkorridors in der Kaukasus-Region.

Neben Vertretern Georgiens und der oben genannten Stellen haben Delegierte aus Armenien, Aserbaidschan, Kasachstan, der Türkei, der Ukraine, der Europäischen Kommission und dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) an dieser Konferenz teilgenommen.

In einem vom stellvertretenden Generalsekretär des CIT, Herrn Evtimov, geleiteten Panels zur Harmonisierung des Eisenbahntransportrechts hielt der Sektionsleiter RID einen Vortrag über die Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahn-Seeverkehr.

Diese Art des multimodalen Verkehrs gewinnt in der Region des Schwarzen Meers zunehmend an Bedeutung und ist eines der Hauptargumente für die Staaten der Region zu einem Beitritt zum COTIF, weil CIM und CIV im Gegensatz zu SMGS und SMGP auch Beförderungen auf Schifffahrtslinien unter ein und demselben Rechtsregime zulassen.

Im Vortrag über die Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahn-Seeverkehr wurde insbesondere darauf eingegangen, welche praktischen Möglichkeiten für den Umgang mit den wenigen unterschiedlichen Bedingungen bestehen, die zwischen dem RID und der Anlage 2 zum SMGS einerseits und den Gefahrgutvorschriften für den Seeverkehr (IMDG-Code) andererseits bestehen.

Um das Anbringen zusätzlicher Kennzeichnungen für den Seeverkehr in den Häfen zu vermeiden, wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass sowohl das RID als auch die Anlage 2 zum SMGS bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, die Möglichkeit zulassen, für die Schienenstrecke bereits die nach dem IMDG-Code vorgeschriebenen Kennzeichnungen und Großzettel (Placards) zu verwenden.



Für die Zukunft wurde angeregt, nach dem Muster des Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee eine Vereinbarung zwischen den Anrainerstaaten des Schwarzen Meers abzuschließen, welche unter gewissen Voraussetzungen für die Seestrecke die Einhaltung der Vorschriften des RID und der Anlage 2 zum SMGS als ausreichend ansieht.

Derartige Ausnahmen, die von der zuständigen Behörde des Abgangs- oder Zielhafens oder des Flaggenstaates gewährt werden können, lässt der IMDG-Code zu. Die Erarbeitung eines Memorandum of Understanding könnte beispielsweise von der Schwarzmeer-Wirtschaftskooperation (Black Sea Economic Cooperation, BSEC) initiiert werden.

Jochen Conrad / Katarina Guricová





Die OTIF auf einem Blick

1

Neuer Mitarbeiter in der Sektion Eisenbahntechnik der OTIF Herr Nešić

Die Sektion Technik der OTIF freut sich über einen neuen Technikexperten. Herr Nešić, serbischer Staatsangehöriger, ist Absolvent der Universität Belgrad, wo er seinen Ingenieursabschluss am Institut für Eisenbahnverkehr gemacht hat.

Gleichzeitig hat er an der diplomatischen Akademie des Außenministeriums 2006 eine diplomatische Ausbildung abgeschlossen und verfügt somit über ein durchweg internationales Profil.



Herr Nešić hat in verschiedenen Ministerien, darunter auch das serbische Verkehrsministerium oder das Ministerium für Verkehr und Telekommunikation der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, bereits reichlich Berufserfahrung sammeln können.

Darüber hinaus kennt Herr Nešić auch die OTIF gut, er war verantwortlich für die technische und juristische Zusammenarbeit und Mitglied Serbiens im Verwaltungsausschuss der OTIF.

Schließlich ist er auch auf dem Gebiet internationaler Begegnungen und multilateraler Verhandlungen bewandert, denn er war nationaler Koordinator des Projekts „Trans European Railway (TER)“ der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) sowie serbischer Vertreter in zahlreichen Treffen auf dem Balkan und im Ausland.

Samuel Flückiger

2

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera – 85 Jahre

Der Umstand, dass **Hon. Prof. Dr. Kurt Spera**, Conseiller honoraire der OTIF seit 1999, am 5. August 2013 seinen 85. Geburtstag feiert, ist – nach entsprechenden Beiträgen in den Jahren 1998 (Zeitschrift Nr. 4/1998), 2003 (Zeitschrift Nr. 3/2003) und 2008 (Zeitschrift Nr. 3/2008) - erneut Anlass, die Bedeutung dieses unermüdlichen Vorkämpfers für die optimale Weiterentwicklung, Vereinheitlichung und einheitliche Umsetzung des internationalen Eisenbahnrechts sowohl für die OTIF als auch für die gesamte Eisenbahnbranche zu würdigen.

Angesichts seines vorgerückten Alters und dank seiner ungebrochenen geistigen Frische und Schaffenskraft wird es immer wertvoller, mit Spera über einen verlässlichen und objektiven Zeitzeugen der Entstehungsgeschichte der OTIF und des von ihr betreuten Rechtsregimes zu verfügen. Insbesondere ist zu hoffen, dass Spera nicht nur in seiner Eigenschaft als Präsident des Internationalen Verbands der Tarifeure (IVT), sondern darüber hinaus als weithin anerkannter Fachmann sein umfassendes Fachwissen und seinen reichen Erfahrungsschatz bei den für die Organisation anstehenden grossen Projekten „Einheitliches internationales Eisenbahnrecht (URL)“ und „Revision des COTIF (25. Tagung des Revisionsausschusses)“ einbringen können.

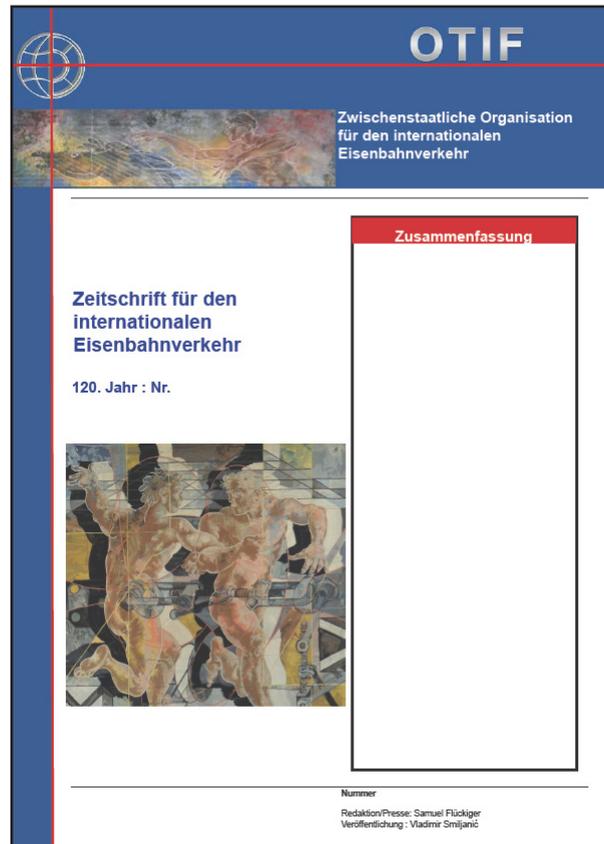


In diesem Sinne sei Hon. Prof. Dr. Kurt Spera einmal mehr für sein unermüdliches Wirken für die Ziele der OTIF und des internationalen Eisenbahnwesens gedankt und der Wunsch ausgesprochen, dass ihm noch viele weitere Jahre in guter Gesundheit, geistiger Frische und wertvollem Dienst für die Eisenbahnwelt und die Allgemeinheit vergönnt sein mögen.

Gustav Kafka



Gratisabo für die elektronische Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

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

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

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

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

Die Redaktion der Zeitschrift