



OTIF

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION
FÜR DEN INTERNATIONALEN
EISENBAHNVERKEHR

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

121. Jahr : Nr. 4 / 2013



ZUSAMMENFASSUNG

News

Das Marmaray Projekt, ein Traum wird
Wirklichkeit 3

Rücknahme der Erklärungen
gemäß Artikel 42 § 1 COTIF 5

Entwicklungen im Eisenbahnrecht

ECM für Wagen 7

43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses
für die Beförderung gefährlicher Güter 11

Ein einheitliches eurasisches Recht 14

OTIF-OSShD „Gemeinsamer Standpunkt“ 17

Aktualisierung der Listen der Linien 21

Rechtsprechung : Urteil vom
9. Oktober 2013 21



Editorial



Von **François Davenne**,
Generalsekretär der OTIF

Diese letzte Ausgabe der Zeitschrift im Jahr 2013 gibt uns die Möglichkeit, auf gewisse, seit Anfang 2013 in die Wege geleitete Projekte zurückzuschauen.

Erwähnenswert wäre hier zunächst die Wiederbelebung der partnerschaftlichen Beziehungen mit der OSShD. Dazu war es nötig, alle Bereiche der Zusammenarbeit mit diesem strategischen Akteur in der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs zu beleuchten.

Auch die Vorschriften zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben an dieser Stelle unsere Aufmerksamkeit verdient, genaue Details dazu finden sich in dem Artikel auf Seite 7. Zahlreiche Mitgliedstaaten und Stakeholder hatten uns wiederholt um eine Synthese zu diesem komplexen, für die Instandhaltung von Wagen jedoch ganz entscheidenden Thema gebeten.

Ich sehe die Zeitschrift auch als Reflexionsinstrument, in dem die OTIF über ihre laufenden Arbeiten informieren und ihre Vision bezüglich ihrer Rolle in der Entwicklung des internationalen Verkehrsrechts erläutern kann. Die Frage eines einheitlichen Eisenbahnrechts für die Beförderung von Gütern im eurasischen Raum [und diejenige nach der exakten Rechtsnatur der „vertraglichen“ Anhänge des COTIF] werden hier nun aus einem neuen Winkel betrachtet.

2014 wird die Geburtsstunde unserer neuen Organisationsstrategie werden. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie an dieser Stelle auf [unser neues Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2014-2015](#) verweisen, welches der Verwaltungsausschuss im November verabschiedet hat. Dieses präsentiert in einer – wie ich hoffe – synthetischen und attraktiven Form die Herausforderungen, die uns in den kommenden beiden Jahren erwarten werden.

François Davenne



Das Marmaray Projekt, ein Traum wird Wirklichkeit



Illustrationsvideo zum Projekt
(Zum Abspielen auf das Bild klicken)

Die offizielle Einweihung des **Marmaray-Projektes** wurde am **29. Oktober 2013 in Istanbul** mit einer Festveranstaltung in der Üsküdar Station und anschließender „Jungfernfahrt“ eines Zuges zelebriert.

Einige hochrangige Staatsmänner wohnten der Einweihungszeremonie bei, darunter der türkische Präsident, Abdullah Gül, und der türkische Premierminister, Recep Tayyip Erdoğan, der japanische Premierminister, Shinzō Abe, der rumänische Premierminister, Victor Ponta, der türkische Minister für Verkehr, maritime Angelegenheiten und Kommunikation, Binali Yıldırım, und Süleyman Karaman, Generaldirektor der TCDD. Zudem waren auch Vertreter verschiedener ausländischer Regierungen, Eisenbahnen sowie im Marmaray Projekt involvierter Organisationen und Unternehmen vertreten.

Die Einweihung des Marmaray Projektes bedeutet **einen wichtigen Schritt in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs hin zu einem globalen Verkehrsträger**. Das Marmaray Projekt ist eine ideale Eisenbahnschnittstelle zur Verbindung der europäischen mit der asiatischen Seite Istanbuls und gleichzeitig die erste physische Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Kontinenten. Diese Eisenbahnschnittstelle des Bosphorus verbindet so Ostasien mit Westeuropa, **von Peking bis London**. Das Projekt beleuchtet und unterstreicht auch die Bedeutung der Position der Türkei als zentrale Kreuzung zwischen Europa, Asien und dem Mittleren Osten zu Beginn der modernen Seidenstraße oder besser „Seidenschiene“.

Das Marmaray Projekt – ein **153 Jahre alter Traum** – wurde für die Einwohner Istanbuls realisiert von der Generaldirektion für Infrastrukturinvestitionen (AYGM) der Türkei und für den Betrieb an **die Türkische Staatseisenbahn (TCDD)** übergeben. Dieses hochkalibrige Projekt mit einem 60 Meter unter dem Meer verlaufenden Tunnelrohr ist der tiefste Tunnel der Welt, ausgestattet mit der erdbebensichersten Technologie und gebaut nach den neuesten Sicherheitsstandards.

Während der Bauphase bot das Marmaray Projekt außerdem ein Trainingszentrum für weltweite Ingenieurs- und Wissenschaftseinrichtungen.

Ziel des Projektes ist es, Passagiere in 4 Minuten von einem Kontinent zum anderen zu befördern. Alle zwei Minuten soll ein Zug in jede Richtung fahren, so dass **pro Richtung stündlich bis zu 75 000 Personen** befördert werden können. Dadurch erhöht sich der Anteil des Schienenverkehrs im Stadtverkehr von Istanbul von 8 % auf 28 %.

Ayoub Elkaroubi

Nach Rücksprache mit Herrn Şirinoğlu
(TCDD Außenbeziehungen)



Das Marmaray Projekt in Zahlen:

- **Gesamtlänge der Strecke: 76,3 km**
- **Oberirdischer Streckenabschnitt: 63 km**
- **Anzahl der oberirdischen Haltestellen: 37**
- **Länge Absenktunnel: 1,4 km**
- **Länge Tunnel in offener Bauweise: 2,4 km**
- **Anzahl der in eine Richtung zu befördernden Passagiere: 75 000/pro Stunde**

Für die Pressemitteilung über die Teilnahme Herrn Carlos del Olmos, Leiter des Rechtsdienstes der OTIF, am 11. Türkischen Verkehrsforums [hier klicken!](#) @





Rücknahme der Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF

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

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 Estland.

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).

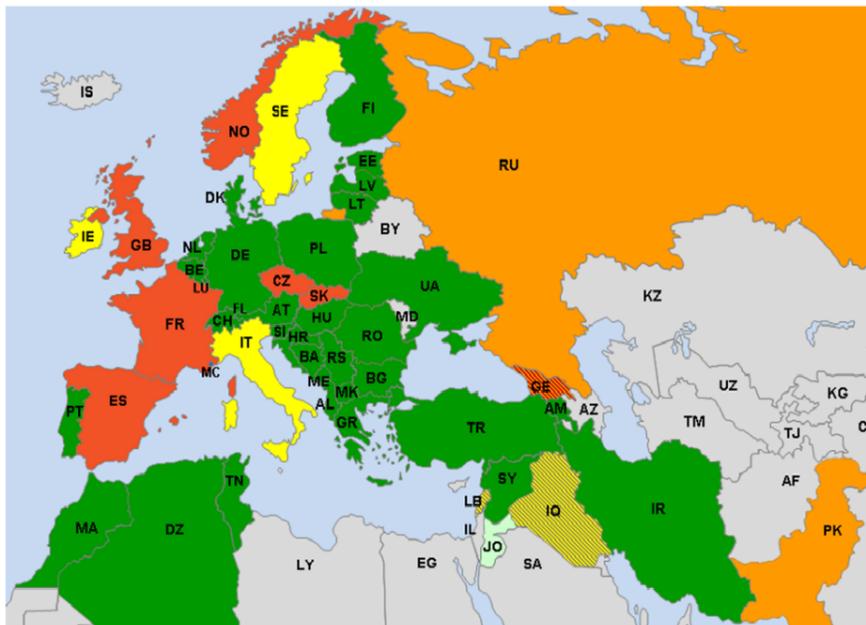
Für einen allgemeinen Überblick über den Anwendungsbereich des COTIF und die Vorbehalte, **siehe nachfolgende Karte und zusammenfassende Tabelle auf der nächsten Seite.**



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	CUI	APTU	ATMF	Noch nicht ratifiziert	Kommentare
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
BG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen
BY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
FR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
HU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. F. ebr. 2012 zurückgenommen
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
NO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen 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 Anwendung nur auf bestimmten Linien
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 19. Okt. 2012 zurückgenommen
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien Anwendung nur auf bestimmten Linien
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		



Stand
01. September 2013

- OTIF- und EU-Mitgliedstaat
- nur OTIF-Mitgliedstaat



ECM für Wagen

1. Einleitung

Die Staaten müssen ein ausreichend Vertrauen darin haben können, dass die auf ihrem Staatsgebiet betriebenen Güterwagen sicher hergestellt und gut instand gehalten werden. Abgesehen von grundlegenden betrieblichen Kontrollen, ist es weder realistisch noch effizient, bei jedem Grenzübergang eine vollständige technische Bewertung durchzuführen. Harmonisierte internationale Vorschriften betreffend Bau und Instandhaltung von Wagen sind daher notwendig.

In der Vergangenheit wurden Technik- und Instandhaltungsvereinbarungen im Rahmen des RIV¹ zwischen nationalen Eisenbahnunternehmen getroffen. Diese nationalen Eisenbahnen waren i.d.R. für alle Aspekte des Schienenverkehrs, einschließlich Betrieb, Betrieb der Infrastruktur, Instandhaltung und Sicherheitsvorschriften usw. zuständig.

Heutzutage sollten sich die OTIF-Vertragsstaaten auf zwei Pfeiler stützen, um sicherzustellen, dass ein Eisenbahnunternehmen Güterwagen im internationalen Verkehr sicher betreiben kann:

Sicherer Eisenbahnbetrieb: Die Eisenbahnunternehmen müssen die Nutzungsbedingungen und -beschränkungen des Wagen einhalten	
<p>1. Pfeiler: Zulassung</p> <p><i>technische Auslegung und Bau des Wagens</i></p> <p>Güterwagen müssen den geltenden ETV (WAG und NOI) entsprechen. Die Übereinstimmung muss von einer von Hersteller, Halter, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber unabhängigen Bewertungsstelle bewertet und validiert werden.</p> <p>Die Übereinstimmung mit dem 1. Pfeiler wird während des technischen Zulassungsprozesses in einer „Momentaufnahme“ überprüft. Nach der Zulassung wird die Übereinstimmung unter Pfeiler 2 sichergestellt.</p>	<p>2. Pfeiler: Betrieb</p> <p><i>korrekte Instandhaltung des Wagens</i></p> <p>Jedem Wagen muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt sein, deren Instandhaltungssystem den sicheren Betriebszustand des in ihrer Verantwortung stehenden Wagens gewährleisten muss. Zu jedem Zeitpunkt muss sichergestellt sein, dass der Wagen mit den Vorschriften übereinstimmt, dass er sicher und betriebsbereit ist und dass das betriebliche Umfeld funktioniert.²</p> <p>Das Eisenbahnunternehmen darf den Wagen nur auf mit diesem kompatibler Infrastruktur betreiben.</p> <p>Die Einhaltung des zweiten Pfeilers sollte sichergestellt sein.</p>

Dieses Dokument erläutert die ECM-Vorschriften vor dem Hintergrund des 2. Pfeilers (siehe ECM-Vorschriften der OTIF, Dok. A 94-30/1.2012 vom 1. Mai 2012).

2. Hauptakteure

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnsektors in der EU und einigen weiteren OTIF-Vertragsstaaten, kam es zu einer Neuordnung gewisser Aufgaben und Verantwortungen. Regeln werden nun beispielsweise auf Regierungsebene festgelegt und angenommen. Eine unabhängige Stelle muss prüfen, ob die Vorschriften eingehalten wurden.

¹ Das Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV – Regolamento Internazionale dei Veicoli) wurde von den europäischen Eisenbahnen im Jahre 1922 beschlossen. Dieses kommerzielle Abkommen wurde 2006 ersetzt durch den Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Seit ihrem Inkrafttreten am 1. Dezember 2012 hat die ETV WAG Vorrang vor dem RIV, gemäß Artikel 11 APTU.
² (tabelle) Z.B. durch Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G).

Akteure beim Betrieb von Güterwagen:

- das Eisenbahnunternehmen betreibt Züge,
- der Halter besitzt und betreibt einen Wagen in gewinnbringender Absicht und
- die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) übernimmt die Verantwortung für die Instandhaltung des Fahrzeugs.

Diese Aufgaben können von unterschiedlichen Stellen oder von einem einzigen Akteur wahrgenommen werden. Im internationalen Verkehr muss stets Klarheit über die Identität des Halters², der ECM und des Eisenbahnunternehmens herrschen.

Jede Einrichtung, die die Anforderungen für ECM erfüllt kann die ECM-Zertifizierung erhalten. Daher kann ein Halter oder Eisenbahnunternehmen gleichzeitig auch eine zertifizierte ECM sein.

3. Grundsätze

Obwohl Eisenbahnunternehmen und ECM der gleiche Betrieb sein können, sollten die ECM-Zuständigkeiten separat ausgewiesen und von einer unabhängigen ECM-Zertifizierungsstelle zertifiziert sein. Nach der Zertifizierung muss eine ECM einmal pro Jahr überprüft werden. Die zuständige Behörde jedes Vertragsstaates überwacht die ECM.

Die Fähigkeit einer ECM, ihre Pflichten erfüllen zu können, muss von einer unabhängigen, in einem OTIF-Vertragsstaat anerkannten Bewertungsstelle bestätigt sein. Gemäß ATMF Artikel 15 § 3 ist das Eisenbahnunternehmen für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat für die ordnungsgemäße Instandhaltung der Fahrzeuge zu sorgen.

Wagen im internationalen Verkehr werden i.d.R. von verschiedenen Eisenbahnunternehmen betrieben, während die ECM gleich bleibt.

Die ECM-Vorschriften erleichtern den Eisenbahnunternehmen bei der praktischen Wahrnehmung ihrer Verantwortung. Das Eisenbahnunternehmen hat dafür zu sorgen, dass jedem von ihm betriebenen Wagen eine zertifizierte ECM zugeteilt ist. Wenn dies sichergestellt ist, kann das Eisenbahnunternehmen davon ausgehen, dass der Wagen korrekt instand gehalten wird. Das Eisenbahnunternehmen hat zu prüfen³, dass jedem von ihm betriebenen Wagen eine ECM zugeteilt ist. Ist dies der Fall, kann das Eisenbahnunternehmen davon ausgehen, dass der Wagen gut instand gehalten

² Der Halter jedes Wagens ist durch die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) ausgewiesen, einem auf dem Wagen angebrachten 3 bis 5-stelligen Buchstabencode.
³ OTIF-Vorschrift A 94-20/2.201201.03.2013, zu den Anforderungen für die Einrichtung und das Führen nationaler Fahrzeugregister (NVR) in jedem Vertragsstaat. Das NVR ist jedoch kein Betriebsregister und kann nicht als Beweis betrachtet werden.

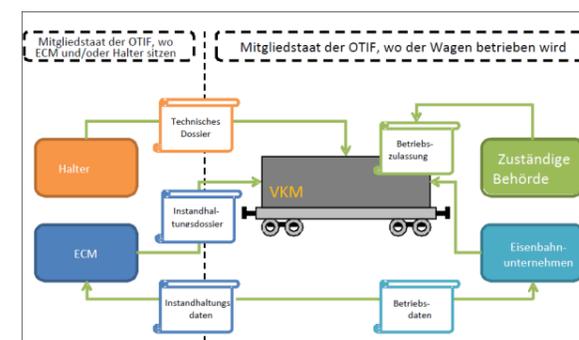
Jedem im internationalen Verkehr betriebenen Wagen muss eine ECM zugeteilt sein und das Eisenbahnunternehmen hat dies zu überprüfen, bevor es den Wagen einsetzt.

wird. Wenn sich bei der Überprüfung ein Problem ergibt, muss das Eisenbahnunternehmen die vorhandenen Problemlösungsverfahren anwenden oder jegliche Weiterbeförderung verweigern.

Der Austausch der Informationen zwischen ECM und den Eisenbahnunternehmen, die den Wagen betreiben ist unerlässlich. Jedes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, der ECM Informationen zu Betriebsleistung (km, tkm), Fehlfunktionen, Unfällen, Reparaturen usw. zukommen zu lassen. Die ECM müssen über Mechanismen zum Empfang und zur Verwertung der von den Eisenbahnunternehmen erhaltenen Daten und zur Erstellung von für die Verwendung des Wagens relevanten Daten verfügen. Betriebsdatenbanken wie die RSRD⁴ und die WIMO⁵ können ECM und Eisenbahnunternehmen bei diesem Datenaustausch helfen.

Die ECM müssen Informationen zur Betriebsleistung und dem technischen Zustand des Wagens mit allen Eisenbahnunternehmen teilen, die den Wagen betreiben.

Die ECM müssen Informationen zur Betriebsleistung und dem technischen Zustand des Wagens mit allen Eisenbahnunternehmen teilen, die den Wagen betreiben.



Die ECM müssen Informationen zur Betriebsleistung und dem technischen Zustand des Wagens mit allen Eisenbahnunternehmen teilen, die den Wagen betreiben. Die Methoden zum Informationsaustausch müssen vertraglich festgehalten werden.

In der Praxis bestehen oft keine vertraglichen Vereinbarungen zwischen ECM. In diesen Fällen müssen vertragliche Vereinbarungen zwischen Halter und Eisenbahnunternehmen den notwendigen Informationsaustausch sicherstellen⁶.

⁴ Rolling Stock Reference Databases (Datenbank für Rollmaterial)
⁵ Wagon and Intermodal Unit Operational Database (betriebliche Datenbank für Wagen und intermodale Einheiten)
⁶ Informationsaustausch gemäß Artikel 5 §§ 2 und 3 der ECM-Vorschriften.

4. Organisation und Befreiung von Verantwortung

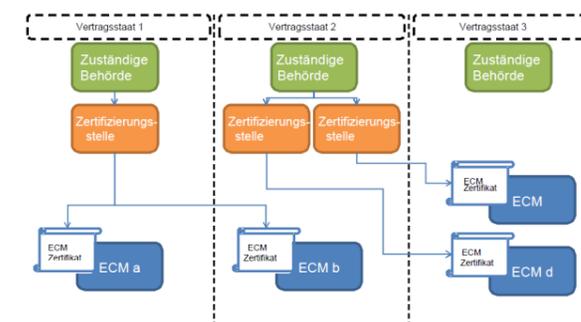
Ob eine Organisation eine ECM werden kann muss von einer unabhängigen ECM-Zertifizierungsstelle bewertet und bescheinigt werden. Diese unabhängigen ECM-Zertifizierungsstellen müssen die in Anhang II der ECM-Vorschriften der OTIF dargelegten Kriterien erfüllen. Diese Stelle kann sowohl eine Regierungseinrichtung wie auch ein privates Unternehmen sein. In Übereinstimmung mit den ECM-Vorschriften der OTIF müssen die Vertragsstaaten dem Generalsekretär der OTIF alle Zertifizierungsstellen mit Geschäftssitz auf ihrem Staatsgebiet melden.

Eine Liste aller Zertifizierungsstellen und zertifizierter ECM mit Geschäftssitz in einem Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaat ist in dem auf der Website der OTIF veröffentlichten ECM-Register enthalten. Die Einträge der EU sind in der ERADIS Datenbank registriert, die von der Website der ERA aus zugänglich ist.

Alle ECM und ECM-Zertifizierungsstellen sind entweder auf der Website der ERA oder auf der Website der OTIF registriert.

Die Vertragsstaaten sind nicht verpflichtet, eine ECM-Zertifizierungsstelle auf ihrem Staatsgebiet zu haben, da existierende ECM die Dienste der ECM-Zertifizierungsstellen anderer Vertragsstaaten in Anspruch nehmen können. Die Existenz einer ECM-Zertifizierungsstelle in einem bestimmten Vertragsstaat ist daher keine Voraussetzung für die Anwendung der ECM-Vorschriften.

Registrierte ECM und ECM-Zertifizierungsstellen können international arbeiten.



Das obige Diagramm zeigt, dass Vertragsstaaten über keine, eine oder mehrere Zertifizierungsstellen verfügen können. Diese Zertifizierungsstellen sind auch dazu berechtigt, antragstellende ECM aus dem Ausland zu bewerten und zu zertifizieren.



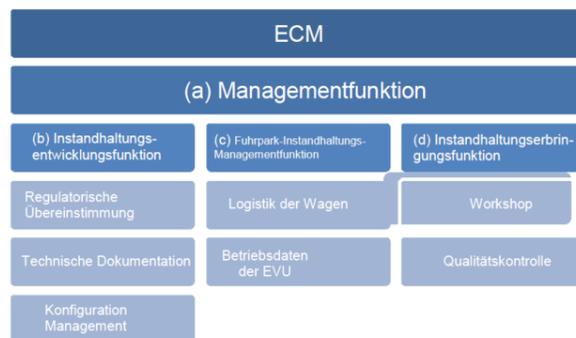
5. Funktionen der ECM

Jedem Wagen muss eine ECM zugeteilt sein. Diese ECM trägt die volle Verantwortung für die Instandhaltung des Wagens. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die ECM alle ECM-Aufgaben zwangsläufig selbst ausführen muss, sie kann verschiedene Aufgaben unter ihrer Verantwortung auch outsourcen. Folgende Aufgaben sind in den ECM-Vorschriften aufgeführt:

- Die Managementfunktion (a) zur Beaufsichtigung und Koordinierung der anderen Funktionen (b) bis (d) kann nicht ausgelagert werden.
- Die Instandhaltungsentwicklungsfunktion (b) mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungunterlagen, einschließlich Konfigurationsmanagement basierend auf den Bau- und Betriebsdaten sowie auf der Leistung und Feedback über Erfahrungen für jeden Wagen;
- Die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion (c) zur Verwaltung der Aussetzung von Güterwagen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme;
- Die Instandhaltungserbringungsfunktion (d) zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Güterwagens oder von Teilen davon.

Auch wenn die ECM einzelne Funktionen auslagern kann, trägt sie dennoch die letzte Verantwortung für das Ergebnis aller ausgelagerten Arbeiten.

Folgendes Diagramm veranschaulicht die verschiedenen Funktionen (a) bis (d), in denen die Tätigkeiten der ECM enthalten sind.



6. Die ECM-Vorschriften der OTIF im Vergleich zu den EU-Vorschriften

Die ECM-Vorschriften der OTIF sind äquivalent zu den entsprechenden EU-Vorschriften⁷. Anders ausgedrückt sind gemäß EU-Vorschriften zertifizierte ECM zu gemäß OTIF-Vorschriften zertifizierten ECM äquivalent. Zudem können ECM-Zertifizierungsstellen ECM in allen OTIF-Vertragsstaaten bewerten und zertifizieren, unabhängig davon, ob ihr Geschäftssitz innerhalb oder außerhalb der EU liegt.

⁷ VERORDNUNG (EU) Nr. 445/2011 DER KOMMISSION vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007

Die sogenannten „Selbsterklärungen“, die in Übereinstimmung mit Artikel 12(6) der EU-Verordnung innerhalb der EU gelten, werden in den ATMF nicht anerkannt. Selbsterklärungen erfüllen die Anforderungen aus Artikel 15 § 2 ATMF nicht, wonach ECM-Zertifizierungen von externen Prüfstellen ausgestellt werden müssen.

Allen Wagen im internationalen Güterverkehr außerhalb der EU (einschließlich aus der EU kommende Wagen) muss eine von einer ECM-Zertifizierungsstelle zertifizierte ECM zugeteilt sein. Diese Zuteilung wird von einer ECM-Zertifizierungsstelle zertifiziert. Freiwillige ECM-Selbsterklärungen sind innerhalb der OTIF nicht gültig.

In Artikel 7(8) der EU-Verordnung sind darüber hinaus die Beziehungen zwischen dem Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Eisenbahnunternehmen und der Verantwortung der ECM festgelegt. Dank diesem Artikel können Eisenbahnunternehmen in der EU, die ihre Wagen selbst instand halten, ihre ECM-Funktion im Rahmen der SMS-Zertifizierung bewerten lassen. Mangels harmonisierter SMS-Anforderungen innerhalb der OTIF besteht diese Möglichkeit für Eisenbahnunternehmen außerhalb der EU nicht.

7. Durchführung

Die ECM-Vorschriften der OTIF sind am 1. Mai 2012 in Kraft getreten und werden schrittweise umgesetzt. Einige Schlüsseltappen sind nachstehend zusammengefasst:

A. Bis 1. August 2012:

- Die Vertragsstaaten müssen dem Generalsekretär der OTIF die auf ihrem Staatsgebiet ansässigen ECM-Zertifizierungsstellen melden.
- Zertifizierungsstellen dürfen auf der Grundlage von mit den ECM-Vorschriften der OTIF äquivalentem nationalem Recht oder auf der Grundlage des Memorandums of Understanding Zertifikate ausstellen⁸. Diese Zertifikate laufen spätestens am 31. Mai 2015 aus.

B. Bis 31. Mai 2014:

- Zertifikate für Instandhaltungsworkshops in Zusammenhang mit der Instandhaltungserbringungsfunktion (keine anderen Funktionen) können auf der Grundlage von mit den ECM-Vorschriften der OTIF äquivalentem nationalem Recht ausgestellt werden. Diese Zertifikate laufen spätestens am 31. Mai 2017 aus.

C. Ab 1. August 2012:

- Alle (neuen oder erneuerten) ECM-Zertifikate müssen von einer Zertifizierungsstelle und gemäß den ECM-Vorschriften ausgestellt werden.

⁸ Memorandum of Understanding zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze eines Zertifizierungssystems der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen, unterzeichnet von verschiedenen EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz.

D. Ab 31. Mai 2013:

- Alle für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen müssen gemäß ECM-Vorschriften zertifiziert sein.

8. Zusammenfassung

Eine ECM ist eine Einrichtung, die die volle Verantwortung für die Instandhaltung eines Güterwagens trägt.

ECM werden gemäß den ECM-Vorschriften von unabhängigen Zertifizierungsstellen bewertet und zertifiziert. Seit dem 31. Mai 2013 müssen alle ECM gemäß ECM-Vorschriften zertifiziert sein.

Jedem international betriebenen Güterwagen muss eine ECM zugeteilt sein. Das den Zug betreibende Eisenbahnunternehmen muss sicherstellen, nur Wagen zu verwenden, denen eine ECM zugeteilt ist.

Eisenbahnunternehmen und ECM müssen die Informationen zu den Wagen austauschen. Zur Vereinfachung können sie hierzu elektronische Datenbanken verwenden.

Peter Sorger / Bas Leermakers



Wichtigste an der 43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter angenommene Vorschriften (Genf, 24. bis 28. Juni 2013)

Vom 24. bis 28. Juni 2013 hat unter dem Vorsitz von Herrn Jeff Hart, Leiter der Gefahrgut-Abteilung im Verkehrsministerium (Vereinigtes Königreich) die 43. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter stattgefunden, bei der 22 stimmberechtigten Staaten, 3 Beobachter-Staaten und 30 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war neben der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten. Dies war die erste Sitzung des Bienniums 2013/2014, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UNEmpfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter von der OTIF in die Ausgabe 2017 des RID und der UNECE in die Ausgabe 2017 des ADR und des ADN übernommen werden.

Strahlungsdetektoren

Während der Diskussion über Neutronenstrahlungsdetektoren, die Bortrifluorid der UN-Nummer 1008 enthalten und für die die neue Sondervorschrift 373 in die RID/ADR-Ausgabe 2015 aufgenommen wird, wurde festgestellt, dass es weitere Strahlungsdetektoren gibt, in denen andere Gase als Detektionsmedium verwendet werden und die ebenfalls in den Vorschriften erwähnt werden sollten.



Diese Detektoren enthalten typischerweise nicht entzündbare und nicht giftige Gase in verdichtetem Zustand. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Gase: UN 1006 Argon, verdichtet, UN 1013 Kohlendioxid, UN 1046 Helium, verdichtet, UN 1056 Krypton, verdichtet, UN 1065 Neon, verdichtet, UN 1066 Stickstoff, verdichtet, UN 2036 Xenon und UN 1956 Verdichtetes Gas, n.a.g.

Da diese Detektoren aus praktischen Erwägungen nicht nach anerkannten Druckgefäß-Normen hergestellt werden können und deshalb bisher auf der Grundlage von Sondergenehmigungen befördert werden müssen, stimmte der UN-Expertenunterausschuss der Aufnahme einer neuen Sondervorschrift zu, welche Anforderungen an die Druckgefäße, die Verpackung und die Dokumentation enthält.

Übergangsvorschriften für die Kennzeichnung von Kondensatoren (UN-Nummern 3499 und 3508)

In die Ausgabe 2013 des RID/ADR wurde die UN-Nummer 3499 KONDENSATOR, elektrische Doppelschicht (mit einer Energiespeicherkapazität von mehr als 0,3 Wh) mit der dazugehörigen Sondervorschrift 361 aufgenommen. Die Ausgabe 2015 des RID/ADR wird darüber hinaus die neue Eintragung UN 3508 KONDENSATOR, ASYMMETRISCH (mit einer Energiespeicherkapazität von mehr als 0,3 Wh) zusammen mit der Sondervorschrift 372 enthalten. Bei diesen sogenannten Superkondensatoren handelt es sich um Kondensatoren, die eine schnelle Lade- und Entladefähigkeit, eine hohe Energiedichte und eine große Lebensdauer aufweisen und aufgrund ihrer Eigenschaften zunehmend in Fahrzeuganwendungen (Rückgewinnung von Bremsenergie, Energielieferant für Lastspitzen in Bahnen, Bussen und Kraftfahrzeugen), aber auch bei der Speicherung erneuerbarer Energien zum Einsatz kommen.



Beide Sondervorschriften sehen unter anderem vor, dass die Kondensatoren mit ihrer Energiespeicherkapazität in Wattstunden (Wh) gekennzeichnet werden müssen. Da die meisten vor dem Inkrafttreten der Ausgabe 2013 des RID/ADR hergestellten Kondensatoren der UN-Nummer 3499 nicht entsprechend gekennzeichnet sind und Gleiches auch für die in die Ausgabe 2015 des RID/ADR aufzunehmenden Kondensatoren der UN-Nummer 3508 zu erwarten ist, wurde auf Antrag Japans nachträglich eine Übergangsvorschrift in die Sondervorschriften aufgenommen, wonach eine Kennzeichnungspflicht erst für nach dem 31. Dezember 2013 bzw. 2015 hergestellte Kondensatoren besteht.

Die für die verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften zuständigen Organisationen wurden vom UN-Expertenunterausschuss gebeten, diese Übergangsvorschrift in ihre jeweils nächste überarbeitete Ausgabe aufzunehmen.

Lebensdauer von Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen

Der Bau von Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen erfolgt gemäß den Normen ISO 11119-1:2002, ISO 11119-2:2002 und ISO 11119-3:2002, die im RID/ADR in Bezug genommen sind. Die Anwendung dieser Normen wird jedoch durch zwei Bemerkungen beschränkt, die einerseits fordern, dass solche Flaschen für eine unbegrenzte Betriebsdauer ausgelegt sein müssen, andererseits aber festlegen, dass die Flaschen nach den ersten 15 Betriebsjahren von der zuständigen Behörde, die für die ursprüngliche Zulassung verantwortlich war, für eine Verlängerung des Betriebs zugelassen werden müssen.

Der Vorteil von Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen liegt in ihrem geringen Gewicht. Nach Ansicht der Gasindustrie führt die Forderung, dass die Flaschen für eine unbegrenzte Betriebsdauer ausgelegt sein müssen, zu nicht notwendigen höheren Anforderungen an die Auslegung, die mit einer höheren Materialdicke und damit einem höheren Gewicht der Flaschen einhergehen. Dadurch werde der technische und wirtschaftliche Vorteil gegenüber herkömmlichen Flaschen eingeschränkt.

Die genannten ISO-Normen, aber auch die europäischen Normen EN 12245 und EN 12257 lassen jedoch Bauarten zu, die für unterschiedliche Mindestbetriebsdauern über 10 Jahren ausgelegt sind, die ein geringeres Gewicht aufweisen und kostengünstiger sind.

Auf Vorschlag einer Arbeitsgruppe nahm der UN-Expertenunterausschuss nun zusätzliche Vorschriften an, die eine Auslegung für eine geringere Lebensdauer der Flaschen zulassen. Dieses Konzept sieht folgende zusätzliche Kennzeichen für Flaschen aus Verbundwerkstoffen vor:

- bei allen Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen:
 - das Datum der Herstellung (bereits vorgeschrieben);
- bei Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mit einer Auslegungslbensdauer **von höchstens 15 Jahren**:
 - die Auslegungslbensdauer durch Angabe des Jahres und des Monats der letztmaligen Nutzung mit dem vorangestellten Ausdruck „FINAL“;
- bei Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mit einer Auslegungslbensdauer von mehr als 15 Jahren:
 - die Auslegungslbensdauer durch Angabe des Jahres

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 Auslegungslbensdauer 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).

Verpackungsanweisung für die Beförderung adsorbierter Gase

In die RID/ADR-Ausgabe 2015 werden Vorschriften für die neue Gruppe der adsorbierten Gase aufgenommen. Dabei handelt es sich um Gase, die an der Oberfläche eines porösen Materials, das dauerhaft in einem Metallbehälter enthalten ist, angereichert sind. Die Anziehungskräfte zwischen dem Adsorptionsmittel und den adsorbierten Gasmolekülen führen zu einer Abnahme der Energie der einzelnen Gasmoleküle und damit zu einer Druckabnahme im Vergleich zum verdichteten oder verflüssigten Zustand. Insgesamt werden in die Tabelle der gefährlichen Güter des RID/ADR 17 neue UN-Nummern für adsorbierte Gase zusammen mit Beförderungsvorschriften sowie Verpackungs- und Prüfvorschriften aufgenommen. Die für diese adsorbierten Gase anzuwendende neue Verpackungsanweisung sieht vor, dass die zu verwendenden Flaschen dem Kapitel 6.2 und den Normen ISO 11513:2011 oder ISO 9809-1:2010 entsprechen müssen.

Nach Schätzungen von COSTHA (Rat für die sichere Beförderung gefährlicher Gegenstände) befinden sich momentan etwa 160 000 Flaschen für adsorbierte Gase im Einsatz, die trotz eines positiven Sicherheitsnachweises nach den neuen Vorschriften nicht mehr verwendet werden dürfen.

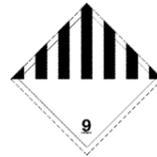
Der UN-Expertenunterausschuss folgte einem Antrag des Vereinigten Königreichs, die Verpackungsanweisung so zu ändern, dass Flaschen, die vor dem Inkrafttreten der neuen Verpackungsanweisung hergestellt wurden, für die



Beförderung von adsorbierten Gasen weiterverwendet werden dürfen.

Überprüfung der Wanddicke von Tankkörpern

Der Vertreter Spaniens hatte in einem Dokument darauf hingewiesen, dass in den vergangenen Jahren unzulässige Wanddickenunterschreitungen bei ortsbeweglichen Tanks festgestellt worden seien. Er schlug vor, bei wiederkehrenden Prüfungen die Kontrolle der Wanddicke vorzuschreiben. Da die Kontrolle der Wanddicke nach Angaben der ITCO (Internationale Tankcontainer-Organisation) zu Kosten in Höhe von 6 000 \$ pro Tank führen würde, einigte sich der UN-Expertenunterausschuss darauf, eine Überprüfung der Wanddicke in den Fällen vorzuschreiben, in denen bei der inneren und äußeren Untersuchung Anzeichen für eine Verringerung der Wanddicke festgestellt werden.



Gegenstände in die Klasse 9 aufgenommen werden.

Die Mehrheit der Delegationen räumte ein, dass durch die Verwendung eines einzigen Gefahrzettels eine angemessene Kommunikation der von den verschiedenen Gruppen von Stoffen und Gegenständen der Klasse 9 ausgehenden Gefahren nicht möglich ist. Dies gelte insbesondere für Gegenstände, die gefährliche Güter anderer Klassen enthalten oder von den besonderen Gefahren, wie Stromschlag oder Kurzschluss, ausgehen. Es konnte jedoch kein Konsens erzielt und keine endgültige Entscheidung getroffen werden, wie die Gefahreninformation für die Klasse 9 verbessert werden könnte.

Die Kennzeichnung der Gefahren ist nicht nur für Transportarbeiter von Bedeutung, sondern auch für die Einsatzkräfte. Deshalb könnte es zweckmäßig sein, für jeden Verkehrsträger festzustellen, welche zusätzlichen Elemente für die Gefahrenkommunikation wirklich erforderlich sind. Wegen der Vielzahl der von den verschiedenen elektrischen Speichersystemen ausgehenden Gefahren ist es bisher unmöglich gewesen, eine einheitliche Behandlung dieser Systeme vorzusehen.

Die Experten und alle betroffenen Organisationen wurden gebeten, die von der ICAO aufgeworfene Problematik zu erörtern, damit eine Lösung gefunden werden kann, mit der unterschiedliche Ansätze für die verschiedenen Verkehrsträger vermieden werden.

Geeignete Gefahrenkennzeichnung für die Klasse 9

Die Klasse 9 umfasst verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, für deren Kennzeichnung nur ein einziger Gefahrzettel verwendet wird. Insbesondere die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat 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. Diese Problematik werde sich in der Zukunft noch verstärken, wenn auf Grund der fortschreitenden technischen Entwicklung weitere

Nächste Sitzung

Die 44. Tagung hat vom 25. November bis zum 4. Dezember 2013 in Genf stattgefunden.

Die Ergebnisse dieser Tagung werden in der Zeitschrift Nr. 1/2014 veröffentlicht.

Jochen Conrad / Katarina Guricová

Mögliche Lösungen für ein einheitliches eurasisches Recht zur Beförderung von Gütern



Nach der Unterzeichnung der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien am 26. Februar 2013 durch 37 Mitgliedstaaten der UNECE und den in dieser Absicht durchgeführten Aktivitäten, wodurch dem Projekt „**einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht**“ der UNECE neuer Atem eingehaucht wurde, hat die zu diesem Zweck gegründete Expertengruppe der UNECE mit den Arbeiten zur Umsetzung dieses Projektes begonnen.

Verweis auf den Artikel „Hin zu einem einheitlichen Eisenbahnrecht zwischen Europa und Asien“, erschienen in der Ausgabe der Zeitschrift 1/2 2013. [Hier klicken](#)

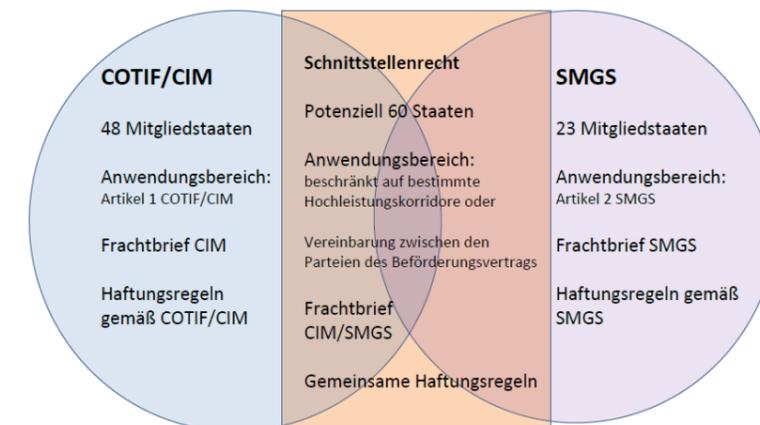
Zur Erleichterung der Arbeiten im Bereich einheitliches eurasisches Eisenbahnrecht für die Beförderung von Gütern hat die OTIF der Expertengruppe bei deren sechster Tagung am 2. und 3. Dezember 2013 in Genf ihre Analyse und einen Vorschlag zur Errichtung eines generellen Rahmens für die Entwicklung des einheitlichen eurasischen Rechts für die Eisenbahnbeförderung von Gütern zur Diskussion vorgelegt.

Verweis auf die Analyse und den Vorschlag der OTIF, die auf der Website der UNECE heruntergeladen werden kann (nur in Französisch, Englisch und Russisch vorhanden). [Hier klicken](#)

Anstelle eines den beiden existierenden Rechtssystemen (ER CIM und SMGS) überzustülpenden oder autonomen Rechts plädiert die OTIF für die Schaffung eines **Schnittstellenrechts** zwischen ER CIM und SMGS, mit gemeinsamem Frachtbrief und gemeinsamen Haftungsregeln. Mit dieser Lösung würde die Gültigkeit des COTIF/CIM und des SMGS für die vollständig unter die jeweiligen Rechtssysteme fallenden Beförderungen nicht in Frage gestellt.

Das vorgeschlagene Schnittstellenrecht fände lediglich auf Güterbeförderungen Anwendung, bei denen ein Grenzübergang in den Anwendungsbereich des jeweils anderen Rechtssystems, d.h. COTIF/CIM bzw. SMGS, stattfindet. Seine Anwendung wäre zudem freiwillig und könnte zwischen den Vertragsparteien vereinbart werden. Darüber hinaus könnte dieses neue Recht auch auf gewisse, zwischen den Parteien zu bestimmende Hochleistungskorridore angewendet werden.

Ein Schnittstellenrecht für die eurasische Güterbeförderung





Zuguterletzt könnten die Parteien des Beförderungsvertrags auf Wunsch auch weiterhin COTIF/CIM oder SMGS anwenden und an der Grenze zwischen den beiden Rechtssystemen eine Neuaufgabe vornehmen.

Die praktische Umsetzung eines solchen Rechtsrahmens ist relativ einfach. Dank der kontinuierlichen Bemühungen der OSShD, des CIT und der OTIF, konnten bei der Annäherung der beiden Rechtssysteme COTIF/CIM und SMGS bereits sichtbare Erfolge erzielt werden, darunter:

- die Annäherung der Bestimmungen zur Schadensvermutung im Fall einer Neuaufgabe,
- die Schaffung des Frachtbriefs CIM/SMGS,
- die Formularvorlage für die Liste der Wagen und Container und das einheitliche Muster der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS.

Die Frage nach Rechtsform und Trägerinstitution dieses neuen Instrumentes ist sehr komplex. Nach Ansicht der OTIF sollte diese Frage am Ende des Prozesses diskutiert werden, da sie sehr stark an den Inhalt des Rechts geknüpft ist. Der Vorschlag der OTIF konzentriert sich – basierend auf dem Modell des COTIF – auf hochrangige Vorschriften, die konkreten Anwendungsmodalitäten könnten direkt vom Sektor ausgearbeitet werden.

Diese Bestimmungen setzen voraus, dass für die Vertragsverhältnisse zwischen den Parteien genügend Raum gelassen wird. Diesem Aspekt sollte mit unseren Partnern der OSShD besonders gründlich behandelt werden, zumal diese einerseits dem Grundsatz eines realen Vertrages und andererseits dem Wunsch nach sehr detaillierten Bestimmungen zu den Anwendungsmodalitäten im Rahmen des neuen Rechtsregimes weiterhin stark verhaftet sind.

Entscheidend ist außerdem, dass die Vorschriften des neuen Rechtsinstrumentes einfach und praktisch anzuwenden sind und den Eisenbahnverkehrsunternehmen genügend Entfaltungsspielraum lassen. Andernfalls werden die Vertragsparteien – wie derzeit der Fall – lieber das nationale Recht anwenden und die damit verbundenen Rechtsrisiken in Kauf nehmen. Mit den aktuell unter der Ägide der UNECE laufenden Arbeiten soll eben dieses Risiko vermieden werden.

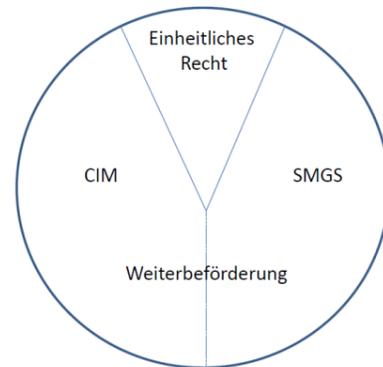
Aus diesem Grund und zur Beschleunigung des Umsetzungsprozesses dieses Rechts bevorzugt die OTIF die Schaffung eines **spezifischen Anhangs** zum COTIF und in Entsprechung dessen einer **spezifischen Anlage** zum SMGS. Es müsste dann nur noch eine Möglichkeit für die koordinierte Annahme in beiden Organisationen gefunden werden.

Während der Diskussionen in Genf Anfang Dezember 2013 standen sich dieser Ansatz der OTIF und derjenige der SMGS und der Russischen Föderation gegenüber.

Diese tendierten mehr zur Schaffung eines neuen Übereinkommens, welches das COTIF/CIM und das SMGS ersetzen würde.

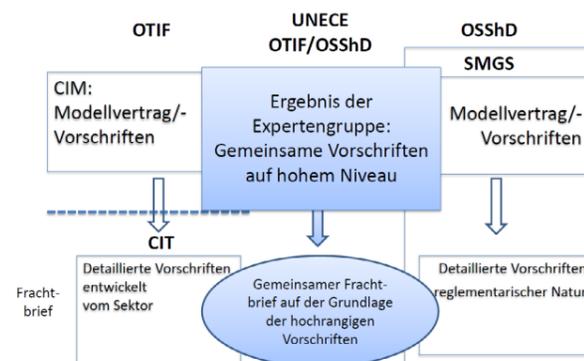
Die OTIF ist jedoch weiterhin überzeugt, dass die Schaffung eines Schnittstellenrechts die einzig schnelle Lösung für den vom Atlantik bis zum Pazifik reichenden Anwendungsbereich des COTIF/CIM und des SMGS darstellt.

Einheitliches Recht: Anwendungsbereich



Die OTIF wird der 7. Tagung der Expertengruppe am 3. und 4. April 2014 in Genf einen Vorschlag lediglich zu den hochrangigen Vorschriften unterbreiten, welche die Grundlage des gemeinsamen Vertrages, in Gestalt des gemeinsamen Frachtbriefs bilden.

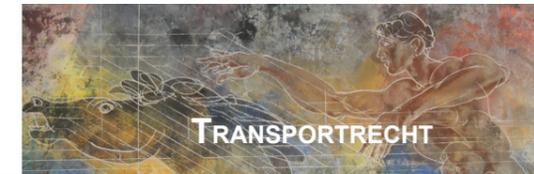
Die Schwierigkeiten bei der Anwendung eines solchen Rechts dürfen jedoch keinesfalls unterschätzt werden. Die vorgeschlagenen hochrangigen Vorschriften können nur angewendet werden, wenn der entsprechende Frachtbrief schnell umgesetzt wird. Mit dem von CIT und OSShD mit aktiver Beteiligung der OTIF geschaffenen gemeinsamen Frachtbrief CIM/SMGS besteht bereits eine Arbeitsgrundlage. Vor diesem Hintergrund scheint es unerlässlich, dass die Praktiker im Rahmen einer aus drei Parteien bestehenden OSShD/CIT/OTIF-Arbeitsgruppe umgehend mit der Ausarbeitung solch eines Instrumentes beginnen.



Die OTIF ist überzeugt, dass die massive Weiterverbreitung der Bestimmungen des einheitlichen eurasischen Rechts für die Eisenbahnbeförderung von Gütern nur mit Rückgriff auf bewährte Vorschriften, wie SMGS und COTIF/CIM möglich ist. In diesem Zusammenhang ist eine unter der Ägide der UNECE ausgearbeitete gemeinsame Rechtsgrundlage kompatibel mit beiden Rechtssystemen und kann eine solide Rechtsgrundlage für einen solchen Einheitsvertrag bilden.

François Davenne / Iris P. Gries





OTIF – OSShD „Gemeinsamer Standpunkt“ - Rückblick und Ausblick

In einer von beiden Seiten im Jahre 1991 unterzeichneten Vereinbarung wurden gemeinsame Ziele und erste konkrete Regeln für die Zusammenarbeit zwischen dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (damaliges Sekretariat der OTIF) und dem Komitee der OSShD (Exekutivorgan der OSShD) festgelegt.

In Anwendung dieser Vereinbarung fanden in den Jahren 1995-1997 vor dem Hintergrund der tiefgreifenden Revision des COTIF drei gemeinsame Tagungen OTIF-OSShD statt. Seitens der OTIF stellte sich die Frage, inwieweit die Revision des COTIF und seiner Anhänge dazu genutzt werden könnte, um die Interessen der Mitgliedstaaten der OSShD zu berücksichtigen, die die Abkommen SMPS für den Personenverkehr und SMGS für den Güterverkehr anwenden. Der Einbeziehung der OSShD in die Revisionsarbeiten der OTIF in einem sehr frühen Stadium lag die Hoffnung zugrunde, dass damit möglicherweise ein größerer Fortschritt in der Harmonisierung beider Transportrechte, CIV/CIM einerseits und SMPS/SMGS andererseits, erreicht werden könnte.

Dass dies am Schluss nicht der Fall war (vielmehr entwickelten sich die Transportrechte weiter auseinander), lag an den unterschiedlichen politischen und wirtschaftlichen Situation einerseits in den (west)europäischen Staaten, bei denen ein dringender Revisionsbedarf in Richtung einer Anpassung des COTIF an die neue, durch die Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften geschaffene, Lage im Eisenbahnwesen spürbar war (Trend zur Liberalisierung, Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen), und der Mehrheit der Mitgliedstaaten der OSShD andererseits, in denen der Eisenbahnverkehr nach wie vor ein fester Teil der staatlichen Verwaltung war. Die Reformen im Eisenbahnwesen in mehreren, nicht nur europäischen Mitgliedstaaten der OSShD, folgten später oder werden gegenwärtig durchgeführt.

Bei einem Treffen der Leitungen beider Organisationen im Jahre 2001 stellten beide Seiten fest, dass die im Jahre 1999 angenommenen Änderungen des COTIF (Protokoll von Vilnius) mit den in den meisten COTIF-Mitgliedstaaten vollzogenen politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Veränderungen zusammenhängen, dass jedoch die bei der Revision des COTIF gesammelte Erfahrung auch für die Mitgliedstaaten der OSShD von Nutzen sein kann, in denen es zu ähnlichen Veränderungen von Verwaltungsstrukturen und zur Einführung der Marktwirtschaft kommt. Beide Seiten einigten sich darauf, ihre Zusammenarbeit anschließend zu konkretisieren und eine gemeinsame Handlungsphilosophie festzulegen.

Im Ergebnis eines intensiven Briefwechsels und mehrerer Treffen von Verhandlungsdelegationen beider Organisationen in zwei darauf folgenden Jahren wurde schließlich ein umfassendes Dokument als Grundlage für die Zusammenarbeit unter dem Titel „Gemeinsamer Stand-

punkt“ am 12. Februar 2003 unterzeichnet.

Dieses Dokument geht davon aus, dass man kurzfristig mit den zwei (von der OTIF und von der OSShD) geschaffenen Rechtssystemen leben muss und dass beide Organisationen mit ihrer Zusammenarbeit dafür sorgen müssen, dass das Nachfragepotenzial zu Gunsten der Eisenbahn mit konkreten Maßnahmen bestmöglich ausgeschöpft werden kann, indem Hindernisse weggeräumt und spezifische Instrumente angeboten werden, welche den Übergang zwischen den beiden Rechtssystemen erleichtern. Gleichzeitig waren sich beide Organisationen einig, dass die Schaffung eines einheitlichen eurasischen Systems des Transportrechts ein langfristiges Ziel ist.

Um diese Grundidee der Zusammenarbeit umzusetzen, wurden institutionalisierte Verbindungen – auf der Managementebene, bezüglich der gesetzlichen Stufe ebenso wie auf der Ebene der Ausführung und Anwendung – geschaffen und gemeinsame Handlungsrichtungen skizziert.

Als erster Erfolg der mit dem „gemeinsamen Standpunkt“ geschaffenen Vertrauensbasis wurde ebenfalls 2003 eine Konferenz über das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht in Kiew organisiert. Die Idee dieser Konferenz war vom Zentralamt lanciert worden. Organisiert wurde sie dann gemeinsam mit der Europäischen Kommission, dem Verkehrsministerium der Ukraine und der konstruktiven Beteiligung der OSShD. Die OSShD hat auch die Schlussfolgerungen der Konferenz vorbehaltlos als nützliche Grundlage und konkrete Vorschläge für weitere Arbeiten unterstützt.

Als erster Schritt sollte ein einheitlicher Frachtbrief CIM/SMGS geschaffen werden. Aufgrund der Tatsache, dass die Erarbeitung eines Musters für einen Frachtbrief im Anwendungsbereich des COTIF in die Zuständigkeit des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) fällt, wurden die entsprechenden Arbeiten vom CIT in Zusammenarbeit mit der OSShD in die Wege geleitet. Die OTIF hat diese Arbeiten in allen juristischen Aspekten unterstützt.

In der Folge basierte die Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD auf einem jährlich beschlossenen Plan zwischen beiden Organisationen. Zentrales Thema der Zusammenarbeit war das CIT-OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ (einschließlich CIM/SMGS-Frachtbrief), an dem auch die OTIF mitgewirkt hat. Weitere Themen der Zusammenarbeit waren die Erleichterung beim Grenzübertritt, die Entwicklung von Transportkorridoren der OSShD, die Revision der SMPS, die Aktualisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und mit dem Eisenbahnverkehr in Verbindung stehende technische Fragen.

Der CIM/SMGS Frachtbrief besteht seit dem 1. September 2006, einschließlich eines CIM/SMGS Frachtbriefhandbuchs mit einer Liste von CIT und SMGS Mitgliedern, die ihn anwenden, Verkehrsachsen, auf die er angewendet werden kann, erläuternden Bemerkungen und zahlreichen weiteren Daten.

Mit Blick auf die Erleichterung beim Grenzübertritt gab es im Zeitraum 2005-2010 eine verstärkte Zusammenarbeit der OTIF und OSShD im Bereich des Internationalen Übereinkommens zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen von 1982 der UNECE, dem ein neuer Anhang 9 zum Grenzübertritt im Schienengüterverkehr hinzugefügt werden sollte. 2007 übermittelten die beiden Organisationen der UNECE nicht nur einen gemeinsam entworfenen Vorschlag für diesen neuen Anhang zur Harmonisierung des Übereinkommens, sondern auch einen Entwurf für ein neues Übereinkommen zur Erleichterung im Personenverkehr (basierend auf dem Internationalen Abkommen zur Erleichterung des Grenzüberganges für Reisende und Gepäck im Eisenbahnverkehr aus dem Jahr 1952, das an die Bedürfnisse der OSShD-Mitgliedstaaten angepasst worden war). Betreffend die Erleichterung des Grenzübertritts im Schienengüterverkehr wurde der gemeinsame Vorschlag nach einer Diskussion mit der Europäischen Union 2008 angepasst. Der neue Anhang 9 wurde am 27. Mai 2010 angenommen und ist am 30. November 2011 in Kraft getreten. Im Gegensatz dazu war es nicht möglich, ein neues Übereinkommen für die Erleichterung des Personenverkehrs anzunehmen, da das ursprüngliche Abkommen aus dem Jahr 1952 von den meisten Vertragsparteien zwar als veraltet angesehen wurde, jedoch weiterhin in Kraft war.

Nicht zuletzt dank der nach der Annahme des „Gemeinsamen Standpunkts“ intensivierten Zusammenarbeit ist es gelungen, die Regeln des SMGS für die Beförderung gefährlicher Güter (Anlage 2 zum SMGS) fast gleichzeitig mit dem RID zu aktualisieren. Gleichzeitig wurden die Vorschriften inhaltlich und in der Struktur stark harmonisiert; nur geringe technische Unterschiede sind verblieben. Eine weitere Etappe der Harmonisierung – Prüfung der verbleibenden Unterschiede – wurde im Jahre 2012 aufgenommen und sollte bis 2017 zur vollständigen Harmonisierung führen.

Mit dem Treffen der Leitungen der OTIF und der OSShD, das am 18. September 2013 in Warschau stattgefunden hat, wurde die Tradition der regelmäßigen Treffen auf der Ebene des Managements wieder aufgenommen.

Am Ende dieses Treffens haben die Vertreter der beiden Organisationen sich auf einige spezifische Aufgaben geeinigt, bei denen ein gemeinsamer Ansatz erforderlich ist:

- der laufende Prozess zur Harmonisierung verschiedener Dokumente des internationalen Rechts zur Beförderung von Gütern und Personen, für den unsere beiden Organisationen zuständig sind;
- die Weiterführung der Zusammenarbeit zur Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter;

- die rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, mit Beteiligung des CIT; Ziel der Arbeiten: Weiterentwicklung des Handbuchs für den CIM/SMGS Frachtbrief;

- die Intensivierung der technischen Zusammenarbeit zur Entwicklung der Interoperabilität.

Darüber hinaus beschlossen die Teilnehmer eine verstärkte Zusammenarbeit mit Blick auf das Unified Railway Law (Einheitliches Eisenbahnrecht) der UNECE.

Anschließend an dieses Treffen wurden von beiden Organisationen verantwortliche Kontaktpersonen für jeden Bereich der Zusammenarbeit benannt.

In Zukunft wird die OTIF aktiver an den relevanten Kommissionen der OSShD, wie der Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie, der Kommission für Transportrecht und der Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge, teilnehmen.

Eva Hammerschmiedová



Einheitliche Rechtsvorschriften CIM/CIV/CUV: Musterverträge für den internationalen Verkehr

Das COTIF – der Form nach ein multilaterales Übereinkommen zwischen Staaten und dem Zweck nach ein institutionelles Übereinkommen. Einerseits begründet es die Schaffung einer neuen Organisation, andererseits legt es die Regeln zu Rechtspersönlichkeit, Ziel und Funktion der OTIF fest. Seine Bestimmungen definieren das „Verfassungsrecht“ der Organisation: In der Tat kommt ihnen weitestgehend die im internen Recht einer Verfassung vorbehaltene Rolle zu. In diesem Sinne sind die Mitgliedstaaten durch diese Bestimmungen des öffentlichen Rechts, oder genauer gesagt, des internationalen öffentlichen Rechts gebunden.

Die Vorschriften der OTIF im eigentlichen Sinne, befinden sich in den Anhängen des Übereinkommens.

In diesem Zusammenhang werden die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) und für Verträge über die Verwendung von Wagen (CUV) oft als Privatrecht präsentiert, wohingegen das RID (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) und die ATMF (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale) als öffentliches Recht gelten.

Diese Unterscheidung ist sowohl wenig präzise als auch wenig aussagekräftig in Bezug auf die Rechtsnatur dieser Instrumente. Wenig präzise, weil die gesamten Vorschriften der OTIF organisch gesehen internationales öffentliches Recht darstellen. Wenig aussagekräftig, weil alle Anhänge dem Zweck nach auf Beziehungen zwischen Privatakteuren anzuwenden sind, auch wenn private Akteure im Anwendungsbereich der ATMF über Vorrechte des öffentlichen Sektors verfügen können.

Mit diesem Artikel soll eine klarere Unterscheidung vollzogen werden, indem einerseits von vertraglichen Anhängen (CIM, CIV, CUV) gesprochen wird, welche Musterverträge bilden, und andererseits von reglementarischen Anhängen (RID und ATMF), die direkt anwendbare internationale Bestimmungen im technischen Bereich enthalten.

Rechtscharakter und Rechtsnatur der ER CIV, CIM und CUV

Die Bestimmungen der ER CIM/CIV haben eine Doppelnatur:

- Einerseits sind sie – wie das Verkehrsrecht allgemein – Teil des Privatrechts, denn ihr Zweck besteht in der Regelung vertraglicher Beziehungen zwischen dem Beförderer und dessen Vertragspartnern im internationalen Verkehr;
- andererseits stellen sie ein in allen Mitgliedstaaten einheitliches Recht dar, welches Vorrang vor nationalem Recht hat, und dadurch den Status eines internationalen Gesetzes erlangt.

Die ER CUV finden auf den Vertrag zur Verfügungstellung von Wagen Anwendung, nicht auf den Beförderungsvertrag, bedienen sich aber derselben Doppellogik.

Rechtsnatur des RID

Die erste internationale Regelung der Beförderung gefährlicher Stoffe und Gegenstände war in § 1 der Ausführungsbestimmungen und deren Anlage 1 zum Berner Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 enthalten.

Die Vorschriften dieser Anlage waren rein frachtvertragliche Bedingungen, die den Absendern der betreffenden gefährlichen Stoffe und Gegenstände auferlegt waren. Ziel war die Wahrung der Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Eisenbahnbetrieb.

Die Rechtsfolge bestand in der Möglichkeit der Eisenbahn, bei Nichteinhaltung der Bedingungen die Beförderung - trotz grundsätzlich bestehender Beförderungspflicht - abzulehnen. Nach der damaligen Rechtslage war es der Eisenbahn aber nicht verboten, solche Güter zu befördern. Sie konnte vielmehr bei Abschluss eines Beförderungsvertrages dem Absender gegenüber zivilrechtlich die Einhaltung seiner Verpflichtungen verlangen, die sich aus diesen besonderen Beförderungsbedingungen ergeben, und bei allfälligen Schäden Ersatz vom Absender fordern.

Im Verlauf der Weiterentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat sich - mehr oder weniger unmerklich - der Akzent verschoben: Aus einer Regelung privatrechtlichen Inhalts wurden Schutzvorschriften, die heute eher als öffentlichrechtliche Vorschriften qualifiziert werden.

Rechtsnatur der ER APTU und ATMF

Die ER APTU und ATMF sind öffentlich-rechtliche Bestimmungen par excellence. Die Eisenbahnwagen müssen gewisse Bau- und Betriebsvorschriften erfüllen, bevor die Betriebszulassung durch einen Verwaltungsakt in Form der Zulassung eines Fahrzeugmodells oder -typs, gefolgt von der Betriebszulassung des einzelnen Wagens, erfolgen kann.

Der wesentliche Inhalt der ER ATMF besteht in einer einheitlichen Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird. Die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen Einheitlichen Technischen Vorschriften zu Bau und Betrieb von Wagen und Infrastruktur bilden die Grundlage für diese technische Zulassung.

Die technische Betriebszulassung von Wagen ist öffentlich-rechtliches Vorrecht (staatlich oder zumindest öffentlich), welches teilweise auf private Organismen übertragen werden kann.

In diesem Sinne ist die mit der Zulassung betraute Stelle oft gleichzeitig auch technische Aufsichtsbehörde, die für die wiederkehrenden Prüfungen und die Sicherheit der Wagen zuständig ist, indem sie die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen entweder selbst durchführt oder überwacht. Diese Aufgabe wird teilweise privaten Einrichtungen übertragen. Trotz ihrer privatrechtlichen Natur können diese Einrichtungen, in Ausübung der ihnen übertragenen Funktionen, Verwaltungsakte durchführen.

ER CIM, CIV und CUV: der Begriff der nicht zwingend anwendbaren reglementarischen Musterverträge

Die Bestimmungen dieser Anhänge werden auf privatrechtliche Verträge angewendet, stellen aber dennoch öffentliches Recht dar, dessen Anwendung zum Teil verbindlich und zum Teil nicht verbindlich ist:

- Die verbindlichen Bestimmungen, wie die Haftungsregelungen in Artikel 23 der ER CIM, finden auf alle internationalen Verträge Anwendung und gelten unabhängig der zwischen den Vertragsparteien geschlossenen Vereinbarungen.¹
- Bei den nicht zwingenden Bestimmungen, wie den Haftungsregelungen des Halters bei Zwischenfällen gemäß Artikel 7 der ER CUV ist es umgekehrt: Die zwischen den Vertragsparteien formal (in einem Rahmenvertrag, allgemeinen Bedingungen oder einem Individualvertrag) geschlossenen Absprachen haben Vorrang vor den Bestimmungen des Mustervertrages, mit Ausnahme der Fälle, wo diese Bestimmungen auf öffentlich-rechtliche Regelungen verweisen. Die nicht verbindlichen Zusatzbestimmungen gelten bei Nichtigkeit der Vertragsbestimmungen.

Derartige reglementarische Zusatzverträge bestehen beispielsweise im französischen Recht, zur flexiblen Regelung verschiedener Aspekte der Straßenbeförderungsverträge.

Rechtsnatur der COTIF-Anhänge

Reglementarische Musterverträge z.T. nicht zwingend anwendbar	Direkt anwendbare technische Vorschriften
Anhänge A, B, D, E; ER CIV, CIM, CUV und CUI	Anhänge C, F, G; RID, APTU, ATMF

Schlussfolgerung

Schlussfolgernd kann man am Ende dieser Analyse sagen, dass es aussagekräftiger – und exakter – wäre, die Anhänge A, B und D (ER CIV, CIM und CUV) des COTIF als reglementarische Musterverträge mit teilweise verbindlicher Anwendung zu bezeichnen. Anhang E – ER CUI (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur) scheint sich ebenfalls in diese Kategorie einordnen zu lassen.

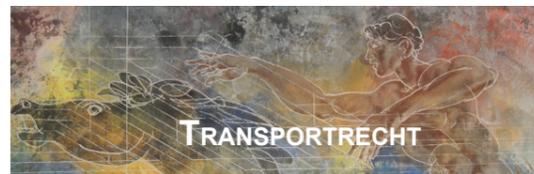
Die Bestimmungen dieser Anhänge haben in der Tat reglementarischen Charakter, da das internationale COTIF-Recht im internen Recht direkt gilt und daher, in Abwesenheit expliziter anderslautender Bestimmungen,

¹ Artikel 5 der ER CIM erlaubt dem Beförderer jedoch die Übernahme strengerer Haftungsregeln und Pflichten.

vollumfänglich auf die Verträge anwendbar ist. Einige dieser Bestimmungen sind Rahmenbestimmungen, die je nach Absprache angewendet werden können oder nicht, wodurch sich ihr nicht zwingender Charakter manifestiert.

Die Anhänge C, F und G (RID, APTU und ATMF) sind dagegen per definitionem direkt anwendbare technische Vorschriften.

François Davenne



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 Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Litauen (Vilnius) hat in einem offiziellen Schreiben vom 13. September 2013 die Streichung der folgenden Linie bekannt gegeben:

- Klaipeda – Sassnitz/Mukran, Betrieb durch DFDS A/S, Kopenhagen.

Am 29. November 2013 hat das Ministerium die Einführung folgender Linie bekannt gegeben:

- Klaipeda – Sassnitz/Mukran, Betrieb durch Black Sea Ferry & Investments LLC.

Die Mitgliedstaaten wurden in Rundschreiben vom 7. Oktober 2013 und 15. Januar 2014 darüber informiert. Aufgrund dieser Änderungen wurden die Kapitel Litauen und Deutschland neu aufgelegt.

Das Ministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung Deutschlands (Bonn) hat in einem offiziellen Schreiben vom 4. Dezember 2013 die Streichung der folgenden Linie bekannt gegeben:

- Sassnitz – Ust Luga, Betrieb durch DFDS A/S, Kopenhagen.

Die Mitgliedstaaten wurden in einem Rundschreiben vom 15. Januar 2014 darüber informiert. Aufgrund dieser Änderung wurden die Kapitel Deutschland und Russland neu aufgelegt.

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

Bundesgerichtshof (Deutschland) Urteil vom 9. Oktober 2013¹

Anwendungsbereich der ER CIM – Multimodalverkehr Eisenbahnstraße – internationale Eisenbahnbeförderung Türkei-Deutschland, Beförderung auf der Straße „in Ergänzung“ der Beförderung auf der Schiene – verplombter Container – Haftung des Beförderers – Entschädigung für teilweisen Verlust – Beweismittel

Artikel 1 § 3 CIM

Durch das Gericht formulierter Leitsatz :

„Das Tatbestandsmerkmal «in Ergänzung» in Art. 1 § 3 CIM erfordert nicht, dass die Bahn den Übernahme- oder den Ablieferungsort etwa wegen Fehlens eines Gleisanschlusses nicht auf der Schiene erreichen kann. Maßgeblich ist vielmehr, dass der Straßenbeförderung im Verhältnis zur Schienenbeförderung lediglich eine untergeordnete Bedeutung zukommt.“

Der vollständige Text wurde auf der Website des Bundesgerichtshofs veröffentlicht: [hier klicken](#)

Für eine fundierte, detaillierte Analyse der verschiedenen Elemente des Urteils verweisen wir auf den Aufsatz „Das internationale Eisenbahnfrachtrecht als Einheitsrecht für bestimmte Multimodalverkehre. Zugleich eine Besprechung des Urteils des Bundesgerichtshofes vom 9. Oktober 2013 - I ZR 115/12“ von Prof. Dr. Rainer Freise, veröffentlicht in der Zeitschrift „Transportrecht“², Heft 11/12-2013 (S. 426-428).

Aus Sicht der OTIF ist vor allem festzustellen, dass die höchste Gerichtsinanz in Deutschland in diesem Urteil den Gesetzestext genau im Sinne des Gesetzgebers ausgelegt und damit eine restriktive Auslegung verworfen hat, durch welche ein zusätzliches, tatsächlich nicht beabsichtigtes Kriterium zur Definition des Anwendungsbereichs der CIM hinzugefügt würde. In den [Erläuternden Bemerkungen](#) zu Artikel 1 CIM heißt es: „Die Formulierung „in Ergänzung“ soll zum Ausdruck bringen, dass Hauptgegenstand des Vertrags die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung ist.“

Ferner bestätigt hiermit der Gerichtshof die Auffassung, wonach der CIM-Beförderer nicht zwingend ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sein muss. Wenn der Beförderer selbst kein EVU ist, muss er sich eines EVUs bedienen, um seine vertraglichen Pflichten erfüllen zu können.

Schließlich, sofern ein Frachtbrief CIM erst bei der Übergabe des Containers an die erste beteiligte Eisenbahn erstellt wurde, was Prof. Freise in diesem Falle für wahrscheinlich hält, und damit ggf. nur ein Teil der Beförderung in einem Frachtbrief CIM dokumentiert ist, ist dies im Hinblick auf Artikel 6 § 2 CIM kein Hindernis für die Anwendung der ER CIM³ auf die gesamte Beförderung. Es versteht sich, dass hingegen keine Zweifel daran bestehen dürfen, dass die gesamte Beförderung durch einen einzigen Beförderungsvertrag (Konsensualvertrag) abgedeckt ist.

Das Urteil ist aus Sicht der OTIF zu begrüßen. Es dürfte dazu beitragen, dass das Bewusstsein, dass die ER CIM auch auf spezifische Fälle des Multimodaltransportes Anwendung finden wie diesen, deren Schwerpunkt klar beim Eisenbahntransport liegt, sich (nicht nur bei deutschen Gerichten) etwas weiter verbreitet.

Im Übrigen wäre es wünschenswert, wenn die Gerichte in den Mitgliedstaaten des COTIF, ebenso wie sonstige Anwender des COTIF, für allgemeine Fragen der Anwendung der Rechtsordnungen des COTIF direkt auf die Website der OTIF (Veröffentlichungen/Depositar und Recht/Anwendungsbereich – Besonderheiten) zurückzugreifen würden (eher als auf Kommentare, welche diese Angaben übernehmen).

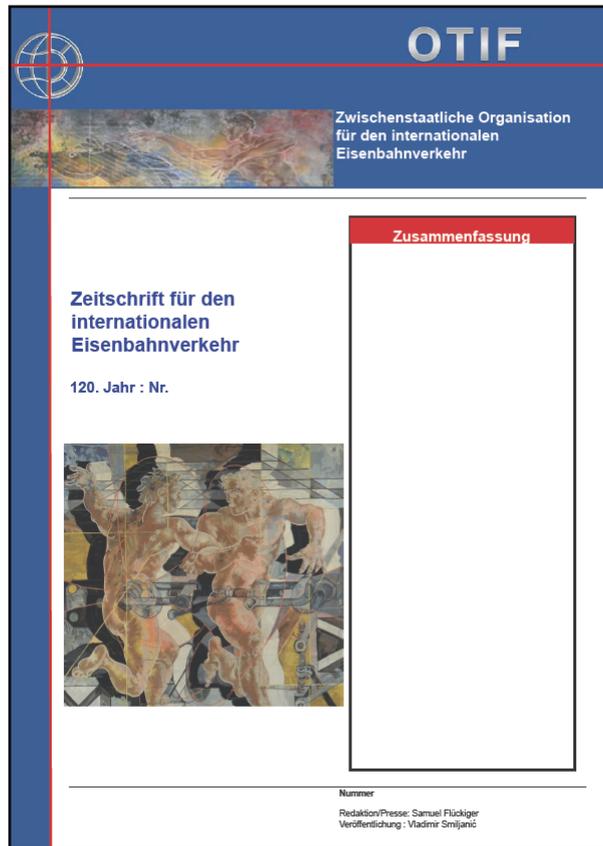
Eva Hammerschmiedová

¹ Ref. I ZR 115/12 ; frühere Instanzen: Landgericht Nürnberg-Fürth, Urteil vom 28.09.2010 – 2 HKO 8146/09, Oberlandesgericht Nürnberg, Urteil vom 31.05.2012 – 12 U 2078/10
² Luchterhand Verlag, Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Köln; Herausgeber : Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg

³ Artikel 6 § 2 Satz 2 CIM lautet: „Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt jedoch weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.“



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