

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Erläuternde Bemerkungen

< Allgemeines

< Im Einzelnen

< Artikel 1 Anwendungsbereich

< Artikel 2 Freistellungen

< Artikel 3 Einschränkungen

< Artikel 4 Andere Vorschriften

< Artikel 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in
Kraftfahrzeugen

< Artikel 6 Anlage

Erläuternde Bemerkungen ⁷

Allgemeines

1. 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.
2. 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 öffentlich-rechtliche Vorschriften qualifiziert werden.
3. Ein wesentliches Problem der derzeitigen Systematik des RID besteht darin, daß dieses gemäß seiner Randnummer 1 Absatz 1 die Vollzugsordnung zu Artikel 4 Buchst. d) und Artikel 5 § 1 Buchst. a) CIM 1980 ist. Der Anwendungsbereich des RID ist damit grundsätzlich vom Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) abhängig. Daraus ergeben sich drei bedeutsame formelle Einschränkungen:
 - Das RID ist nur auf internationale Beförderungen anzuwenden.
 - Es ist nur auf Beförderungen auf eingetragenen CIM-Linien anzuwenden.
 - Die Beförderung muß auf Grund eines CIM-Frachtvertrages mit einem CIM-Frachtbrief erfolgen.

Sicherheitsbestimmungen, die dem Schutz von Menschen, Umwelt und Gütern dienen, müssen aber von solchen formalen Einschränkungen unabhängig anwendbar sein. Mittlerweile gilt das RID auf Grund der Richtlinie 96/49/EG vom 23. Juli 1996 (RID-Rahmenrichtlinie) für die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (EG) grundsätzlich auch für innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn und für Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten, und zwar unabhängig von einem CIM-Beförderungsvertrag und unabhängig vom verwendeten Beförderungsdokument.

⁷ Artikel, §§ u.s.w. ohne nähere Bezeichnung sind solche des RID. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

4. Konkrete Schwierigkeiten aus der geltenden rechtlichen Konstruktion des RID sind im Zusammenhang mit der Beförderung bahneigener ungereinigter leerer Kesselwagen, leerer Tankcontainer sowie leerer Wagen und leerer Kleincontainer, in denen gefährliche Güter befördert worden sind, aufgetreten. Diese Beförderungen erfolgen durch die Eisenbahn ohne Abschluß eines CIM-Frachtvertrages und unterliegen somit nicht dem RID. Vorläufig wurde dieses Problem durch eine einheitliche Zusatzbestimmung der Eisenbahnen (DCU Nr. 2 der Eisenbahnen zu Art. 28 CIM 1980) gelöst, die dem Empfänger des vorangegangenen "Volltransports" bestimmte Verpflichtungen zur Gewährleistung der Sicherheit bei anschließendem "Leertransport" auferlegt.
5. Der CIM-Frachtvertrag beginnt mit der Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief zur Beförderung und endet mit der Ablieferung des Gutes. Die Be- und Entladetätigkeiten liegen häufig außerhalb dieses Zeitraumes, insbesondere bei der Beförderung ganzer Wagenladungen. Die typischen Gefahren im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter sind also nicht auf den Zeitraum der Dauer des Frachtvertrages beschränkt. Auch richten sich schon heute - trotz des frachtrechtlichen Ursprungs des RID - die Verpflichtungen, die sich aus dem RID ergeben, nicht nur an die Parteien des Frachtvertrages (Absender, Empfänger und Frachtführer). Ein konkretes Beispiel bilden die Regelungen betreffend Gasrückführungen (sog. Gaspendelanschlüsse), die Verpflichtungen für den Belader und den Entlader schaffen, selbst wenn diese nicht direkt als Absender oder Empfänger am Frachtvertrag beteiligt sind.
6. In legislativer Hinsicht ist das geltende RID unbefriedigend: In der Regel sind die Adressaten der verschiedenen Pflichten nicht klar bezeichnet. Im Interesse der Sicherheit ist es aber wünschenswert, im RID selbst größere Klarheit hinsichtlich der Personen zu schaffen, die eine Verpflichtung nach dem RID trifft.
7. Auf der Grundlage einer ausführlichen Darstellung der Bereiche, in denen die derzeitige Konzeption und Systematik des RID Schwierigkeiten bereiten, führte das Zentralamt im Jahr 1992 bei den Mitgliedstaaten eine Umfrage über ihre Haltung zu einer allfälligen Umgestaltung des RID durch. Von den insgesamt 20 Staaten, die geantwortet hatten, sprachen sich 17 für die vom Zentralamt vorgeschlagene Umgestaltung des RID aus. Auf Grund dieses Ergebnisses setzte der Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter (Fachausschuß RID) bei seiner 29. Tagung (22.-26.3.1993) eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz Österreichs ein. Diese Arbeitsgruppe konnte die zweite Lesung des vom Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Zentralamt ausgearbeiteten Grundlagenpapiers vom 10. September 1993 bei ihrer 6. Tagung (28.-31.10.1996) abschließen. Das Ergebnis dieser Arbeiten samt erläuternden Bemerkungen wurde der 4. Generalversammlung (Athen, 8.-11.9.1997) als Informationsdokument AG 4/3.3 vom 1. Juli 1997 vorgelegt und von dieser zur Kenntnis genommen (Schlußdokument, Ziff. 7.2).
8. Das Grundkonzept sieht die Schaffung eines eigenen selbständigen Anhangs C zum COTIF (= RID) vor, wobei dieser Anhang C aus einem "juristischen" Teil einerseits und einer "technischen" Anlage andererseits bestehen soll. Die technische Anlage soll entsprechend den Ergebnissen der Arbeiten zur anwenderorientierten Umstrukturierung RID/ADR gestaltet werden.

9. Ziel der Umstrukturierung der technischen Anlagen des RID und auch des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) ist eine Vereinheitlichung des Aufbaus aller Vorschriften sowohl der verkehrsträgerübergreifenden als auch der verkehrsträgerspezifischen in einer Form, die den Benutzern das Verständnis und die Anwendung der Gefahrgutvorschriften erleichtert.
10. Die Arbeitsgruppe stellte fest, daß es notwendig wäre, nicht nur hinsichtlich der technischen Anlagen, sondern auch hinsichtlich des juristischen Teils, insbesondere hinsichtlich der Bezeichnung der Pflichten der Beteiligten, im RID und im ADR einheitliche Bestimmungen vorzusehen. Da eine Übernahme des Inhaltes des von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten neuen Anhangs C zum COTIF in das ADR selbst zu einer ratifizierungsbedürftigen Änderung des ADR geführt hätte, unterbreitete der Vorsitzende der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR im Januar 1997 entsprechende Anträge Österreichs. Sie bestanden darin, einen wesentlichen Teil der neustrukturierten juristischen Bestimmungen des vorgesehenen Anhangs C, insbesondere die Definitionen und die Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten der Beteiligten, in den nicht ratifizierungsbedürftigen allgemeinen Teil der technischen Anlagen sowohl des ADR als auch des RID zu übernehmen. Die Gemeinsame Tagung RID/ADR (17.-21.3.1997) stimmte dieser Vorgangsweise grundsätzlich zu. Der Antrag Österreichs wurde an den rechtlichen Rahmen des ADR und des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie an die Struktur der Anlagen des ADR angepaßt, was eine neue Redaktion der von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten RID-Texte zur Folge hatte. Diese Vorgangsweise wurde auch seitens der Europäischen Kommission unterstützt, da auf diesem Weg die neuen rechtlichen Bestimmungen und die umstrukturierten technischen Bestimmungen unverändert in die Anhänge zur RID-Rahmenrichtlinie und zur ADR-Rahmenrichtlinie übernommen werden können.
11. Das Problem der Änderung der für das RID und das ADR gemeinsamen Bestimmungen des allgemeinen Teils der technischen Anlagen im vereinfachten Verfahren, das heißt für das RID wie bisher durch Beschlüsse des Fachausschusses RID und für die technischen Anlagen des ADR gemäß dessen Artikel 14, stellt sich grundsätzlich für beide Regelwerke in gleicher Weise: Sofern für die Mitgliedstaaten eine Änderung dieser Bestimmungen im vereinfachten Verfahren im ADR annehmbar ist, sollte dies auch hinsichtlich der parallelen Bestimmungen des RID möglich sein.
12. Die vom ursprünglichen Entwurf der Arbeitsgruppe für einen neuen Anhang C (Dok. AG 4/3.3 vom 1.7.1997) übrig gebliebenen juristischen Bestimmungen allgemeinen Charakters wurden vom Revisionsausschuß bei seiner 17. Tagung (4.5.1998) geprüft und, da das Quorum nicht erreicht war (18 der 39 Mitgliedstaaten der OTIF waren vertreten), zunächst indikativ angenommen. Diese Bestimmungen stellen inhaltlich das absolute Minimum dar, um der "technischen" Anlage zum Anhang C eine rechtliche Grundlage zu geben.
13. Der Revisionsausschuß beschloß bei seiner 19. Tagung im Rahmen der Beratungen zum COTIF-Grundübereinkommen, daß der Fachausschuß RID nicht nur zur Entscheidung über die "technische" Anlage zum Anhang C, sondern auch zur Entscheidung über Anträge zur Änderung des Anhangs C selbst zuständig sein soll (Niederschrift, S. 77). Dies ist nicht ohne Bedeutung

im Hinblick auf Artikel 2 (Freistellungen) (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 2). Der vom Revisionsausschuß angenommene Text sieht allerdings vor, daß ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten verlangen kann, daß Änderungsanträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden (Art. 33 § 5 COTIF). Siehe auch Bemerkung unter Ziffer 19.

14. Bei seiner 20. Tagung (1.9.1998) konnte der Revisionsausschuß die Beratungen zum neuen Anhang C (RID - ohne die Anlage) in zweiter Lesung mit dem erforderlichen Quorum abschließen.
15. Trotz der grundsätzlichen Zustimmung der Gemeinsamen Tagung RID/ADR im März 1997, die Begriffsbestimmungen und die Pflichten der einzelnen an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in den sogenannten technischen Anlagen des RID und des ADR festzulegen (s. Ziff. 10), wurden die von der Arbeitsgruppe diesbezüglich ausgearbeiteten Texte immer wieder in Frage gestellt (s. die Berichte über folgende Tagungen: Gemeinsame Tagung RID/ADR, September 1997, Zeitschrift 1997 S. 336; 9. Tagung der Arbeitsgruppe, Oktober 1997, Zeitschrift 1997, S. 338; 10. Tagung der Arbeitsgruppe, Januar 1998, Zeitschrift 1998, S. 41; Gemeinsame Tagung RID/ADR, März 1998, Zeitschrift 1998, S. 80; 11. Tagung der Arbeitsgruppe, 19. Mai 1998, Zeitschrift 1998, S. 148). Schließlich wurden die entsprechenden Texte - vorbehaltlich einiger weniger offener Punkte - im Teil 1 der Anlagen zum RID und zum ADR bei der Gemeinsamen Tagung RID/ADR im September 1998 angenommen. Die offenen Punkte, insbesondere die endgültige Festlegung der Pflichten einzelner Beteiligter waren noch Gegenstand von Beratungen in verschiedenen weiteren Arbeitsgruppen. Alle Texte müssen noch vom Fachausschuß für das RID - und für das ADR vom zuständigen Gremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) - formell beschlossen werden.
16. Die anwenderorientierte Umstrukturierung der technischen Anlage verursacht einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Soweit die "technische" Anlage Bestimmungen enthält, deren Annahme und Änderung ausschließlich in die Zuständigkeit des Fachausschusses RID fällt, hatten diese Arbeiten keinen Einfluß auf den vorgesehenen zeitlichen Ablauf der Arbeiten zur Vorbereitung der Beschlüsse der 5. Generalversammlung. Da die gesamten Arbeiten an der Umstrukturierung der Anlage zum Anhang C erst nach der 5. Generalversammlung endgültig abgeschlossen sein werden, aber auch wegen des Umfangs der Texte dieser Anlage wurde dieselbe rechtstechnische Lösung gewählt wie bei der Revision der Übereinkommen CIV und CIM im Jahre 1980.
17. Es wird angestrebt, die Arbeiten an der anwenderorientierten Umstrukturierung der "technischen" Anlage zum Anhang C - nach insgesamt 15 einwöchigen Tagungen der zur Umstrukturierung eingesetzten Arbeitsgruppe - bis Ende 1999 abzuschließen, um den vorgesehenen Inkrafttretenstermin 1. Januar 2001 einhalten zu können. Dieser Termin ist auch für die Änderungen des ADR von der ECE/UNO und für die des International Maritime Dangerous Goods (IMDG-Code) auch von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) vorgesehen.
18. Die 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) nahm die vom Revisionsausschuß beschlossenen Texte ohne Änderung einstimmig an (Niederschrift S. 182/183).

19. In Zusammenhang mit der von der 5. Generalversammlung bestätigten "Vollkompetenz" des Fachausschusses RID für Änderungen des gesamten Anhangs C ist die Anregung Belgiens, des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) und des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zu Händen der 5. Generalversammlung von Interesse, wonach "Haftungsfragen des künftigen RID in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses und nicht des Fachausschusses RID gehören". Das Zentralamt hatte stets die Auffassung vertreten, daß Rechtsfragen in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses gehören sollten, die Mehrheit der Mitgliedstaaten jedoch nicht überzeugen können (im Einzelnen s. Dokument AG 5/3.16 vom 1.5.1999).

Im Einzelnen

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Das Element "internationale" wurde nicht definiert. Erforderlich ist jedenfalls, daß die Beförderung über das Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten führen soll. Im Übrigen ist die Anwendbarkeit des RID nicht davon abhängig, ob die Beförderung den ER CIM unterliegt (s. Ziff. 3-5 der allgemeinen Bemerkungen).
2. Zusätzlich zum eigentlichen Beförderungsvorgang schließt der Anwendungsbereich auch alle mit der Beförderung verbundenen und daher in der Anlage geregelten Tätigkeiten ein, insbesondere das Ein- und Ausladen der gefährlichen Güter. Der Begriff der "Beförderung" wird im Teil 1 der Anlage, Allgemeine Vorschriften, materiell und unabhängig vom Beförderungsvertrag definiert, und zwar als Ortsveränderung der gefährlichen Güter einschließlich der transportbedingten Aufenthalte und einschließlich des verkehrsbedingten Verweilens der gefährlichen Güter in den Wagen, Tanks und Containern vor, während und nach der Ortsveränderung. Der Begriff der "Beförderung" schließt auch das zeitweilige Abstellen gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) ein.
3. § 1 Buchst. b) regelt vor allem das Problem der ergänzenden Beförderungen auf Seestrecken. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Beförderung von Eisenbahnkesselwagen auf kurzen Seestrecken im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich und Irland sowie auf Fährschiffen in der Ostsee. In jedem Falle haben bei ergänzenden Beförderungen auf der Straße oder auf Binnengewässern, auch wenn ein einziger Beförderungsvertrag vorliegt, ADR und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (künftig auch Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen - ADN) Vorrang vor dem RID bezüglich des anderen Verkehrsmittels.
4. Der IMDG-Code für den Seetransport gefährlicher Güter enthält derzeit keine Sonderbestimmungen für die vorgenannten Beförderungen von Eisenbahnkesselwagen. Von den Behörden der betroffenen Staaten (Belgien, Frankreich, Irland und dem Vereinigten Königreich) wurden daher zusätzliche Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Schiffsverbindungen zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Festland oder Irland vereinbart. Eine ähnliche Regelung enthält das sogenannte Ostsee-Memorandum für die Beförderung gefährlicher Güter auf den Fährstrecken Göteborg - Frederikshavn, Helsingborg/Syd - Kopenhagen (København), Malmö - Lübeck/Skandinavienkai, Trelleborg - Saßnitz und Ystad - Swinemünde (Swinoujście).

5. Sofern der IMDG-Code in Hinkunft nicht besondere Regelungen für die genannten Seebeförderungen von Eisenbahnwagen schafft - was kaum zu erwarten ist -, bedarf es einer rechtlichen Regelung, für die sich die Anlage zum Anhang C anbietet. Derzeit hat der IMDG-Code den Charakter einer Empfehlung, die jeweils durch die Staaten auf Grund von Landesrecht verbindlich erklärt wird. Die betroffenen Staaten können daher Abweichungen von diesen Empfehlungen vereinbaren. In Hinkunft soll der IMDG-Code als integrierender Bestandteil des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) zwingendes Völkerrecht werden. Sonderbestimmungen des RID dürfen daher nicht mit diesen seerechtlichen Bestimmungen im Widerspruch stehen, könnten sie aber ergänzen. Der vom Revisionsausschuß angenommene Text enthält daher - gerade im Hinblick auf das künftige Seerecht - einen Vorbehalt betreffend die für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 2/3).
6. § 2 enthält in Anlehnung an ähnliche Formulierungen im ADR, in den RID/ADR-Rahmenrichtlinien der EG und dem ADN-Entwurf, das Verbot, gefährliche Güter, deren Beförderung durch das RID ausgeschlossen ist, international mit der Eisenbahn zu befördern. Diese Feststellung dient der Rechtsklarheit (vgl. Art. 4 Buchst. d) CIM 1980).

Artikel 2

Freistellungen

1. Diese Bestimmung stellt ebenso wie die analoge Bestimmung im aktuellen ADN-Entwurf klar, daß die technische Anlage Freistellungsfälle festlegen kann. Solche Vorschriften finden sich bereits im RID (Rn. 17) und ADR (Rn. 2009/10 609) in der ab 1. Januar 1999 geltenden Fassung. Gemäß dieser Randnummer des RID sind folgende Beförderungen von der Anwendung des RID ausgenommen:
- a) Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern diese Güter einzelhandelsgerecht abgepackt sind und für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch oder für Freizeit und Sport bestimmt sind;
 - b) Beförderungen von im RID nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten;
 - c) Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden wie Lieferungen für Baustellen im Hoch- und Tiefbau oder für Messungs-, Reparatur- und Wartungsarbeiten, in beschränkten Mengen;
 - d) Beförderungen, die von Einsatzkräften (z.B. Polizei und Feuerwehr) oder unter deren Überwachung durchgeführt werden;
 - e) Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt, vorausgesetzt, es werden alle Maßnahmen zur völlig sicheren Durchführung dieser Beförderungen getroffen.
2. Der Revisionsausschuß verzichtete im Text des Anhangs C selbst auf eine limitative Aufzählung der Typen von Beförderungen, die freigestellt werden können, und legte statt dessen Wert darauf, den Grundsatz festzuschreiben, daß Freistellungen nur zulässig sind, wenn die Sicherheit der Beförderung gewährleistet ist (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 3-5).

3. Die Verweisung auf die Anlage hinsichtlich des Umfanges oder der Fälle von Freistellungen ist nicht unproblematisch. Die Änderung, z.B. Erweiterung der dort vorgesehenen Fälle, liegt in der Zuständigkeit des Fachausschusses RID. Derselbe Ausschuß ist aber nach Artikel 33 § 5 COTIF auch zuständig für Änderungen eben dieses Artikels 2 RID. Die vom Revisionsausschuß beabsichtigte Beschränkung des Mandates des Fachausschusses RID zur Änderung der Anlage zum RID ist mit der beschlossenen Regelung nur bedingt erreicht (s. aber Ziff. 13 *in fine* und auch Ziff. 19 der allgemeinen Bemerkungen).

Artikel 3 Einschränkungen

1. Ähnlich wie Artikel 4 Abs. 1 ADR sowie die analogen Bestimmungen in den RID/ADR-Rahmenrichtlinien der EG bestimmt auch das RID, daß das Recht jedes Mitgliedstaates gewahrt bleibt, internationale Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zu regeln oder zu verbieten, wenn dies aus anderen Gründen als denen der Beförderungssicherheit, soweit sie nicht schon durch die Bestimmungen der Anlage gewährleistet werden soll, geschieht.
2. Im Verlauf der Revisionsarbeiten betonte ein Vertreter der Eisenbahnen wiederholt die Wichtigkeit einer rechtzeitigen Information der Eisenbahnen über Maßnahmen, die von den Regierungen getroffen werden, um einen flüssigen Ablauf der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter gewährleisten zu können. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, daß mit dem Wegfall der Beförderungspflicht in den neuen ER CIM auch Artikel 3 § 4 CIM 1980 und die dort vorgesehenen Informationspflichten entfallen werden.

Artikel 4 Andere Vorschriften

Wegen des Wegfalls der rechtlichen Verknüpfung von RID und ER CIM hielten es die Arbeitsgruppe und der Revisionsausschuß für notwendig, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß außer dem RID jeweils auch die allgemein geltenden Vorschriften über Eisenbahnbeförderungen anzuwenden sind. Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 5 ADR und soll auch in das künftige ADN aufgenommen werden.

Artikel 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen

1. Da nach den Beschlüssen des Revisionsausschusses und der 5. Generalversammlung betreffend die ER CIM die bisherige Anlage IV (RIEx) zu den ER CIM 1980 entfallen wird, ist es notwendig, diese Beförderungsart, für die es im RID besondere Vorschriften gibt und geben wird, im "juristischen" Teil des künftigen RID zu erwähnen. Es handelt sich um Beförderungen, bei denen ausnahmsweise gefährliche Güter in kleineren Mengen in Personenzügen statt in Güterzügen befördert werden dürfen.

2. Das in Artikel 18 CIV 1980 enthaltene Verbot der Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen als Reisegepäck steht in engem Zusammenhang mit der Beförderungspflicht gemäß Artikel 4 CIV 1980. Das Beförderungsverbot hinsichtlich gefährlicher Güter ist in der CIV 1980 wesentlich allgemeiner gefaßt als die Bestimmungen des RID. In Zukunft soll die Regelung betreffend die Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck inhaltlich an die für die Luftfahrt geltende Gefahrgutregelung angeglichen werden (vgl. Anhang 18 zum Chicagoer Übereinkommen und Technical Instructions der International Air Transport Association - IATA).
3. Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen gemäß Artikel 12 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung stellt eine praktisch notwendige Ausnahme vom Gebot dar, gefährliche Güter nur in Güterzügen zu befördern.
4. Artikel 12 § 4 in Verbindung mit Artikel 14 CIV in der von der 5. Generalversammlung angenommenen Fassung verpflichtet den Reisenden, die entsprechenden Bestimmungen des RID einzuhalten. Er haftet dem Beförderer für jeden Schaden, der sich aus der Nichtbeachtung dieser Verpflichtung ergibt (s. Bemerkungen zu Art. 12 und 53 CIV, Dok. AG 5/3.4 vom 15.2.1999). Das Problem, wie diese Gefahrgutvorschriften den Reisenden am besten bekannt gemacht werden können, z.B. in Form von Anschlägen in den Bahnhöfen oder Merkblättern, ist von der Frage der Rechtsgrundlage selbst zu unterscheiden. Einer entsprechenden leicht verständlichen und allgemein zugänglichen Darstellung wird dabei besondere Bedeutung zukommen.
5. Artikel 5 enthält den allgemeinen Grundsatz, daß solche Beförderungen nur unter den besonderen Bedingungen des RID zulässig sind. Die Einzelheiten hinsichtlich der Menge, der Verpackungen, der Aufschriften usw. sowie Sondervorschriften für gefährliche Güter, die im Zusammenhang mit einer medizinischen Behandlung verwendet werden (beispielsweise Gasflaschen) sind in der Anlage zum RID zu regeln.

Artikel 6 **Anlage**

Diese Bestimmung dient der Rechtsklarheit und ermöglicht redaktionelle Vereinfachungen (Niederschrift 20. Tagung, 1. Sitzung, S. 7).