



Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**3/2001**

109. Jahrgang • Juli - September

# Inhaltsverzeichnis

## Mitteilungen des Zentralamtes

### Beitritt zum COTIF

Bundesrepublik Jugoslawien, S. 45

### Liste der Linien CIV, S.45

Liste der Linien CIM, S. 46

## Gefährliche Güter

### Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO) - Genf, 2.-6.7.2001 - S. 46

Expertenunterausschuss für das weltweit harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (ECE/UNO) - Genf, 9.-11.7.2001 - S. 50

### Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR - Unfall/Zwischenfall - Bonn/Mainz, 30./31.8.2001, S. 51

### Gemeinsame Tagung der Expertengruppe für das RID-Übereinkommen und der Ständigen RID-Gruppe der UIC - Sopron, 4./5.9.2001 - S. 57

### Gemeinsame Tagung RID/ADR - Genf, 10.-14.9.2001, S. 58

## Technik

### Europäische Gemeinschaften (EG)

Europäische Kommission - Brüssel, 28.9.2001 - S. 61

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ - Genf, 3.-5.9.2001 - S. 63

### Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

34. Tagung - Wien, 25.6.-13.7.2001 - S. 63

## Rechtsprechung

Cour de Cassation de France - Urteil vom 11.1.2000 - Haftung der Eisenbahn - Höhere Gewalt/unvermeidbare Umstände (Landesrecht), S. 63

Cour de Cassation de France - Urteil vom 26.4.2000 - Haftung der Eisenbahn - Höhere Gewalt/unvermeidbare Umstände (Landesrecht), S. 64

## Sonstige Informationen

### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Oslo, 20./21.9.2001 - S. 66

## Bücherschau

Allégret, Marc, Transports internationaux ferroviaires, Juris-Classeur commercial, Hefte 687 (9, 2000), 690 (9, 2000) und 691 (3, 2001), S. 67

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Lieferung 1/01, S. 68

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, Praxishandbuch Transportrecht, 2. Ergänzungslieferung, S. 68

Schackmar, Rainer, Die Lieferpflicht des Verkäufers in internationalen Kaufverträgen, S. 69

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 70

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-  
Bestellungen sind zu richten an:  
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern  
Tel.: + 41 31 359 10 10  
Fax: + 41 31 359 10 11  
E-mail: otif@otif.ch  
Internet : www.otif.ch

## **Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr**

Quartalszeitschrift des Zentralamtes  
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt  
verfertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe  
gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur die  
persönliche Auffassung der Autoren wieder.

### **Mitteilungen des Zentralamtes**

#### **Beitritt zum COTIF**

##### **Bundesrepublik Jugoslawien**

Am 25. Januar 2001 informierte das Zentralamt als Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), welche die Aufgaben des vorläufigen Depositors seit dem 3. Juni 1999 wahrnimmt (Art. 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF), die Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF über den Antrag der Bundesrepublik Jugoslawien auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (s. Zeitschrift 1/2001, S. 1). Nach Ablauf der im Übereinkommen vorgesehenen Frist von sechs Monaten konnte das Zentralamt feststellen, dass die Konsultation der Mitgliedstaaten zu keinem Einspruch geführt hat.

Mit Rundschreiben vom 22. Juni 2001 hatte das Zentralamt bereits die Liste der Linien der Bundesrepublik Jugoslawien den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 23 § 2 Abs. 4 in Verbindung mit Artikel 10 COTIF mitgeteilt. Da auch die Beitrittsurkunde, datiert vom 19. Januar 2001, bereits hinterlegt worden war, waren sämtliche Bedingungen erfüllt. Der Beitritt der Bundesrepublik Jugoslawien ist

somit am 1. August 2001, also am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien des neuen Mitgliedstaates mitgeteilt hat, wirksam geworden.

Da der Beitritt nach der Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, gilt er sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls 1999 (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999).

#### **Liste der Linien CIV**

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

#### **Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 50 vom 22. Juni 2001**

##### *Abschnitt "Jugoslawien"*

Da die Bundesrepublik Jugoslawien am 19. Januar 2001 ihre Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt hat, wurde ein neuer Abschnitt in die Liste der Linien aufgenommen. Eine neue Liste der Abschnitte wurde ebenfalls beigelegt. Gemäß Artikel 23 § 2 letzter Absatz COTIF wurde dieser Beitritt ab 1. August 2001 wirksam (s. S. 45).

## **Liste der Linien CIM** (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

### **Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 67 vom 22. Juni 2001**

#### *Abschnitt "Jugoslawien"*

Da die Bundesrepublik Jugoslawien am 19. Januar 2001 ihre Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt hat, wurde ein neuer Abschnitt in die Liste der Linien aufgenommen. Eine neue Liste der Abschnitte wurde ebenfalls beigelegt. Gemäß Artikel 23 § 2 letzter Absatz COTIF wurde dieser Beitritt ab 1. August 2001 wirksam (s. S. 45).

## **Gefährliche Güter**

### **Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)**

19. Tagung

*Genf, 2.-6. Juli 2001*

30 Experten oder Regierungsbeobachter sowie etwa dreißig staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen nahmen an dieser ersten Tagung des Zweijahreszeitraums 2001/2002 teil. 37 offizielle Dokumente und etwa fünfzig informelle Dokumente erschienen auf der Tagesordnung. Es tagten zwei **ad-hoc**-Arbeitsgruppen, wobei die erste parallel zur Tagung zusammenkam und sich mit der Klassifizierung der Ammoniumnitrat-Emulsionen, -Suspensionen und -Gele (Grundstoffe für Sprengstoff) befasste, während die andere während der Mittagspause tagte und sich mit der Containerbeförderung von festen Stoffen in loser Schüttung befasste.

#### **Außerordentliche Prüfung für ortsbewegliche Tanks, die seit mehr als 30 Jahren zugelassen sind**

Der Antrag Spaniens wurde abgelehnt, obwohl mehrere Experten der Auffassung waren, dass Sicherheitsbedingungen für diese Tanks vorgesehen werden sollten. Der Unterausschuss war der Meinung, dass diese Maßnahmen innerhalb der modalen Regelwerke erscheinen sollten und es nicht zweckmäßig sei, sie in das UN-Modellvorschriftenwerk aufzunehmen, da die Vorschriften dieses Regelwerks neu sind (Kapitel 6.7) und nur neue ortsbewegliche Tanks betreffen, die noch nicht auf dem Markt verfügbar

sind. Im RID/ADR sei dieses Problem bereits durch Übergangsvorschriften geregelt.

#### **Zulässiger Mindestfassungsraum von Tanks**

Der Antrag des Vereinigten Königreichs wurde mit Ausnahme der Gastanks angenommen, nachdem der Unterausschuss übereingekommen war, dass es angebracht sei, eine Möglichkeit für die Beförderung in Tanks von weniger als 450 Litern Fassungsraum vorzusehen, insbesondere für flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I (sehr gefährliche Stoffe), deren Beförderung in IBC (Großpackmitteln) untersagt ist und für die die Höchstmenge pro Verpackung auf 250 Liter begrenzt ist. Einige Delegationen waren jedoch der Auffassung, dass dieser Antrag verfeinert werden müsste, um wie für Verpackungen bestimmte Festigkeitsprüfungen vorzuschreiben und die Frage der Bezeichnung und des Anbringens von Großzetteln usw. zu prüfen.

#### **Anweisung für Beförderungen in von der zuständigen Behörde zugelassenen ortsbeweglichen Tanks**

Der Antrag des Vereinigten Königreichs wurde zurückgezogen, da er vom Grundsatz her keine Unterstützung fand. Es wurde die Auffassung vertreten, dass kein Grund bestehe, Tanks zu genehmigen, die vollständig von jenen abweichen, die im UN-Modellvorschriftenwerk vorgesehen sind, dass die Stoffe, auf die diese Vorschrift Anwendung findet, aufgezählt werden sollten und es angezeigt wäre, den rationalisierten Ansatz für die Zuordnung von Tankcodes auf Stoffe anzuwenden, um die gegenwärtigen Lücken zu schließen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass eine solche Vorschrift (Freibrief für die zuständigen Behörden, jedoch im Widerspruch zum Harmonisierungsbestreben) im UN-Modellvorschriftenwerk für Verpackungen und IBC besteht. Diese ist auch im RID/ADR vorgesehen, jedoch auf einige bestimmte Stoffe beschränkt. Es handelte sich in diesem Fall wohl darum, die Tankbeförderung von Stoffen zu genehmigen, für die keine Genehmigung vorliegt...

#### **Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung in Containern (Forts.)**

(s. Zeitschrift 6/2000, S. 404)

Der Unterausschuss war der Auffassung, dass der gemeinsame Antrag des Vereinigten Königreichs und Deutschlands eine gute Grundlage für die Ausarbeitung von Vorschriften für die multimodale Beförderung darstellt. Da jedoch einige Experten Vorbehalte zu einigen Gesichtspunkten, insbesondere die Art von genehmigten

Stoffen, bestimmte Beförderungsbedingungen sowie die Anwendung dieser Vorschriften im Seeverkehr äußerten, wurde eine **ad-hoc**-Arbeitsgruppe mit der Prüfung dieses Antrags beauftragt. Auf der Grundlage der Beratungen dieser Arbeitsgruppe wird der nächsten Tagung ein neuer Antrag vorgelegt werden.

### **Prüfung von Verpackungen (ISO-Norm) (Forts.)**

(s. Zeitschrift 6/2000, S. 404)

Der Unterausschuss hat diesen Normenentwurf teilweise angenommen, insbesondere die vierundzwanzigstündige Frist zwischen dem Befüllen und der Fallprüfung sowie den Wegfall der Rollprüfung. Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika teilte seine Besorgnis hinsichtlich der Arbeiten des CEN und der ISO im Hinblick auf die Ausarbeitung der Norm EN/ISO 16104 mit. Er befürchtete eine Duplizierung der Rollen der ISO und des Unterausschusses, Widersprüche zwischen der Norm und den Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks sowie Schwierigkeiten bei künftigen Aktualisierungen. Andere Delegationen waren der Meinung, dass die Verwendung dieser Norm nur dann möglich sei, wenn sie den Anforderungen des UN-Modellvorschriftenwerks entspreche und sich entsprechend der Entwicklung dieses Vorschriftenwerks entwickle. Die Arbeiten betreffend die offenen gebliebenen Fragen werden fortgesetzt.

### **Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen**

Der Unterausschuss lehnte einen Antrag Australiens ab, der darauf abzielte, die Vorschriften betreffend die Vereinbarungen zwischen Absendern, Beförderern und Empfängern hinsichtlich der Sicherstellung der Sendungsverfolgung und der Einhaltung der Vorschriften in Bezug auf die Kontrolle und die Einfuhr- oder Ausfuhrgenehmigung entsprechend den von der WHO herausgegebenen Anforderungen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit zu streichen. Australien war der Auffassung, dass es unmöglich sei, diese Vorschrift in der Praxis einzuhalten.

### **Genetisch veränderte Organismen**

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von den von der Konferenz der Vertragsstaaten des Übereinkommens über die biologische Vielfalt im Rahmen der Umsetzung des Artikels 18 des Protokolls von Cartagena über die Vermeidung biotechnologischer Gefahren (Artikel 18: Handhabung, Beförderung, Verpackung und Identifizierung) durchgeführten Arbeiten.

In diesem Zusammenhang wurde der Unterausschuss über eine Expertentagung unterrichtet, die vom 13. bis 15. Juni 2001 in Paris stattfand und sich mit der Frage befasste,

wie den Anforderungen des Protokolls hinsichtlich der Begleitdokumente für Sendungen von veränderten lebenden Organismen entsprochen werden kann, unter Berücksichtigung der wichtigsten Regelungen oder Richtlinien, denen die internationalen Beförderungen solcher Organismen derzeit unterliegen. Die Expertentagung empfiehlt insbesondere, dass der Unterausschuss seine Meinung zur eventuellen Anpassung des UN-Modellvorschriftenwerks für die Beförderung gefährlicher Güter (Klasse 6.2 und Klasse 9) äußert, um den Vertragsstaaten des Protokolls zu helfen, ihren Verpflichtungen aus den fraglichen Absätzen nachzukommen.

Einige Experten waren der Auffassung, dass die gegenwärtigen Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks es nicht ermöglichen, auf zufriedenstellende Weise alle Fälle, die sich in der Praxis ergeben, zu regeln. Es sei jedoch schwierig, die Situation zu verbessern, solange man nicht über präzise Kriterien verfüge, um die genetisch veränderten Mikroorganismen und Organismen entsprechend ihrer Art und der von ihnen bei der Beförderung ausgehenden Gefahr für Menschen, Tiere oder die Umwelt zu identifizieren und einzuordnen. Es könnten geeignetere Beförderungsbedingungen geschaffen werden, wenn die Konferenz der Vertragsstaaten klar definieren würde, welche Organismen Gegenstand einer Beförderungsregelung sein sollen.

Andere Experten waren der Meinung, dass es nicht angebracht sei, veränderte lebende Organismen, deren Beförderung keine Gefahr darstellt, in das UN-Modellvorschriftenwerk aufzunehmen. Sie äußerten den Wunsch, dass die auf die Beförderung genetisch veränderter Organismen, die als gefährlich einzustufen sind, anwendbaren Vorschriften, nicht in verschiedene Regelwerke verteilt werden, da dies ihrer tatsächlichen Umsetzung schaden würde.

Die diesbezüglichen Arbeiten werden fortgesetzt.

### **IBC aus Pappe für sehr giftige und ätzende Stoffe**

Der Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika auf Zulassung solcher IBC wurde abgelehnt. Die Sicherheitsphilosophie von Onkel Sam erweist sich als fragwürdig, wenn man berücksichtigt, dass diese Umschließungen einen Fassungsraum von bis zu 1,5 m<sup>3</sup> haben können und die RID/ADR-Tankcontainer aus Metall bereits ab 0,45 m<sup>3</sup> mit 6 bar geprüft sein müssen!!!

### **Zuordnung von getrennten UN-Nummern für Stoffe und deren Lösungen in Abhängigkeit ihres Aggregatzustands (fest oder flüssig)**

Der Unterausschuss sprach sich einstimmig für diese von den Niederlanden und Deutschland beantragte Unterscheidung aus, und zwar sowohl für feste Stoffe und deren Lösungen als auch für Stoffe, die entweder fest oder flüssig sein können, insbesondere im Falle der nicht andersweitig genannten Sammeleintragungen (n.a.g.), unter der Bedingung jedoch, dass diese Lösungen in bedeutenden Mengen befördert werden. Es handelt sich gewissermaßen um eine Angleichung an die modalen Regelungen, insbesondere an das umstrukturierte RID/ADR, das gegenwärtig für die gleiche UN-Nummer unterschiedliche Zeilen in der numerischen Tabelle vorsieht, um den unterschiedlichen Beförderungsbedingungen, insbesondere betreffend die Verpackungen und die IBC sowie die Tanks Rechnung zu tragen.

### **Emulsionen auf der Basis von Ammoniumnitrat (Forts.)**

(s. Zeitschrift 6/2000, S. 404)

Die **ad-hoc**-Arbeitsgruppe ist, was die diesbezügliche Klassifizierung und Prüfung sowie die Verpackungsanweisung anbelangt, endlich zu konkreten Ergebnissen gelangt. Die Frage der Beförderung in IBC bedarf einer genaueren Prüfung.

### **Klassifizierung von Feuerwerkskörpern (Forts.)**

(s. Zeitschrift 6/2000, S. 401-403 und 2/2001, S. 26 ff)

Mehrere Experten erinnerten daran, dass die Unfälle und anderen Probleme im Zusammenhang mit Feuerwerkskörpern die Gültigkeit des gegenwärtigen Klassifizierungssystems, das zweckmäßig erscheint, nicht in Frage stellen. Diese Unfälle und Probleme sind auf die Nichteinhaltung der Klassifizierungsvorschriften zurückzuführen, die meistens absichtlich erfolgt, um die hohen Prüfkosten oder die auf die Beförderungsbedingungen zurückzuführenden Mehrkosten einzusparen, oder auch weil einige Reedereien sich weigern, Güter zu verladen, die den gefährlichsten Unterklassen zugeordnet sind.

Es wurde angeregt, dass der pragmatischste Weg zur Vermeidung solcher Unfälle darin bestünde, Seminare zu organisieren, in denen die zuständigen Behörden Informationen über die Mittel zur besseren Anwendung der Vorschriften und zur Durchführung abschreckender Kontrollen austauschen könnten.

Die Expertin Australiens bemerkte, dass die zuständigen Behörden nicht immer über die erforderlichen Mittel verfügten, um eine ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen. Sie regte an, das Problem dem Wirtschafts- und Sozialausschuss vorzutragen, damit die-

ser allen Staaten empfehle, sich mit diesen Mitteln auszustatten.

Mehrere Experten unterstützten den Antrag der Niederlande der darauf abzielte, eine Standardklassifizierung für Feuerwerkskörper zu erstellen. Es wurde jedoch bemerkt, dass solche Systeme in verschiedenen Staaten bestehen und diese für die verschiedenen Regelungsbedürfnisse (Beförderung, Zwischenlagerung, Verwendung usw.) erstellt wurden. Es wäre zweckmäßig sicherzustellen, dass eine Standardklassifizierung auf den Klassifizierungskriterien des Handbuchs Prüfungen und Kriterien beruht. Des weiteren wäre es wünschenswert, die Prüfergebnisse in den Ländern zu vergleichen, die diese Prüfung durchgeführt haben.

Obwohl mehrere Experten den Wunsch geäußert hatten, diese Fragen während der Tagungen des Unterausschusses zu beraten, hat der Unterausschuss schließlich den Vorschlag der Niederlande, eine informelle Arbeitsgruppe einzuberufen, angenommen. Die Arbeitsgruppe wird vom 16. bis 18. Oktober 2001 in Den Haag tagen, um Anträge entsprechend dem folgenden Mandat vorzubereiten:

- a) Übereinkunft über die Auslegung der Prüfergebnisse der Prüfserien;
- b) Entwicklung eines Systems zur Standardklassifizierung auf der Grundlage der bestehenden Systeme und der Anträge über die Art und Weise, wie dieses System in die UN-Empfehlungen aufzunehmen ist.

### **Bemerkung des Zentralamtes**

Obwohl der Experte Chinas bei der letzten Tagung erklärt hatte, in seinem Land hätten sich bei der Zwischenlagerung oder der Beförderung niemals solche Unfälle ereignet, hat die internationale Presse seit Beginn des Jahres über solche Katastrophen, die mehr als zehn Todesopfer forderten, berichtet !!!

### **Harmonisierung mit den Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA**

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von dem von der IAEA vorgelegten Zwischenbericht über die Revision der Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA. Er stellt außerdem fest, dass zusätzliche Änderungen von der mit der Revision betrauten IAEA-Gruppe bei deren nächsten Tagung (12.-16.11.2001) geprüft würden. Die angenommenen Änderungen werden der TRANS/SC-Tagung (8.-22.3.2002) zur Annahme vorgelegt. Falls der Unterausschuss zusätzliche Änderungen zu beantragen oder Bemerkungen zu den bereits angenommenen Ände-

rungen habe, sollten diese der mit der Revision betrauten Gruppe vorgelegt werden. Die Ergebnisse der Tagung der mit der Revision betrauten Gruppe werden dem Unterausschuss bei dessen Tagung im Dezember unterbreitet. Falls dieser noch Bemerkungen zu den beantragten Änderungen habe, könnte er diese noch der TRANS/SC-Tagung vorlegen.

**Allgemeine Harmonisierung der Klassifizierungs- und Bezeichnungssysteme für chemische Produkte (Forts.)**  
(s. Zeitschrift 6/2000, S. 405/406)

**Mitteilung der Gefahren**

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von der von der ILO für die 7. Tagung der Arbeitsgruppe der ILO für die Harmonisierung der Mitteilungssysteme über chemische Gefahren erstellten Zusammenfassung sowie von dem von dieser Gruppe ausgearbeiteten Antrag betreffend die harmonisierten Mittel zur Mitteilung von Gefahren im Zusammenhang mit dem allgemeinen harmonisierten Klassifizierungs- und Bezeichnungssystem für chemische Produkte.

Der Unterausschuss bemerkte, dass er von der ILO-Arbeitsgruppe gebeten wurde, bezüglich einer von der IATA anlässlich einer Debatte über die zu verwendenden Piktogramme im Rahmen des allgemeinen harmonisierten Systems aufgeworfenen Frage Ratschläge zu erteilen.

Der Vertreter der IATA erklärte, die Bediensteten der Fluggesellschaften seien dahingehend ausgebildet worden, um die rautenförmigen Zettel den Gefahren bei der Beförderung zuzuordnen. Er befürchtete, dass die Verwendung ein und derselben Form für alle Piktogramme des allgemeinen harmonisierten Systems zu Verwirrungen führen werde, die bedeutende Störungen bei den Luftbeförderungen zur Folge hätten. Er beantragte, für die Piktogramme, die für Vorschriftenzwecke entwickelt werden, die nicht die Beförderungen betreffen, eine andere Form als jene der Raute zu wählen.

Der Vertreter der ICAO teilte mit, die ICAO-Experten-Gruppe für gefährliche Güter habe dieses Problem auf der Grundlage der von der IATA gelieferten Informationen geprüft und teile die Besorgnis dieser Organisation. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe seien jedoch nicht über die Gesamtheit des Antrags der ILO-Arbeitsgruppe unterrichtet worden und hätten keine Gelegenheit erhalten, vor der Tagung die Frage auf nationaler Ebene zu behandeln, da besagte Frage in einem informellen Dokument aufgeworfen worden sei.

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika (Bemerkung des Zentralamtes: er, der sonst immer die Harmonisierung predigt !) erklärte, er teile die Besorgnis der IATA und unterstütze den Antrag, demzufolge die Piktogramme des allgemeinen harmonisierten Systems sich deutlich von den Piktogrammen, welche die Beförderung betreffen, unterscheiden sollten. Es seien zahlreiche Probleme absehbar, wenn das von der ILO-Arbeitsgruppe vorgeschlagene System angenommen würde, da eine Reihe von Fragen nicht behandelt wurde, insbesondere die Größe der Piktogramme und die Bezeichnung der Außenverpackungen. Dieser Mangel an Klarheit führe zu unterschiedlichen Auslegungen, die zu Problemen bei der Beförderung führen könnten.

Die Standpunkte der IATA und des Experten der Vereinigten Staaten von Amerika wurden vom Vertreter der amerikanischen chemischen Industrie (HMAC) unterstützt.

Alle anderen Delegationen, die sich zu diesem Thema geäußert haben, erklärten, dass sie diese Besorgnis nicht teilten. Ziel des allgemeinen harmonisierten Systems sei es, die bestehenden Bezeichnungssysteme zu harmonisieren. Der Antrag der ILO-Arbeitsgruppe für die Mitteilung von Gefahren entspreche nicht nur diesem Ziel, sondern berücksichtige auch in vollem Umfang das Bezeichnungssystem für Beförderungen. Das Bezeichnungssystem für Beförderungen erfordere nur sehr wenige Änderungen, während in allen anderen Regelungssystemen umfangreiche Änderungen vorzunehmen wären. In der Praxis gäbe es nur zwei oder drei zusätzliche Piktogramme für die Gefahren, die nicht durch die Beförderungsvorschriften abgedeckt sind. Wenn das Piktogramm die Form einer Raute hätte, würden sich die Gefahrensymbole auf jeden Fall von jenen unterscheiden, die bei Beförderungen verwendet werden. Diese Delegationen waren der Auffassung, dass das von der IATA aufgeworfene Problem ein untergeordnetes Problem sei, das weitgehend von den erheblichen Vorteilen ausgeglichen werde, welche sich aus einem harmonisierten System für die Industrie, die große Mehrheit der anderen Beschäftigten, die Verbraucher, die Regelungsorgane und die Notfalldienste ergeben. Die Ausbildung der im Bereich der Luftfahrt tätigen Personen für die Identifizierung der neuen Piktogramme dürfe angesichts der Tatsache, dass diese angehalten sind, regelmäßige Fortbildungskurse zu besuchen, nicht so komplex sein.

Der Vorsitzende stellte diese Frage zur Abstimmung. Der Unterausschuss beschloss mit großer Mehrheit, den Antrag der ILO, der darauf abzielte, für alle Regelungszwecke ein rautenförmiges Piktogramm zu verwenden, zu unterstützen.

## **Expertenunterausschuss für das weltweit harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (ECE/UNO)**

### 1. Tagung

*Genf, 9.-11. Juli 2001*

Auf den Seiten 405 und 406 der Zeitschrift 6/2000 wurde über die Bildung des neuen Unterausschusses der Vereinten Nationen für das weltweit harmonisierte System für Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS) berichtet.

Vom 9. bis 11. Juli hat nunmehr die erste Sitzung dieses neuen Unterausschusses stattgefunden. Als Vorsitzende wurde Frau Headrick (Kanada) und als stellvertretende Vorsitzende Frau Sundquist (Finnland) gewählt. 25 Staaten sowie 18 zwischenstaatliche oder nichtstaatliche Organisationen waren durch Experten bzw. Beobachter vertreten.

#### **Zielsetzungen des Unterausschusses**

Zweck der Arbeiten des Unterausschusses ist die weltweite Harmonisierung der Kriterien für die Klassifizierung und der damit zusammenhängenden Bezeichnung von chemischen Produkten. Die vorzubereitenden Empfehlungen sollten nicht nur für die Beförderung von chemischen Produkten gelten, sondern auch für den Arbeitsschutz und den Umweltschutz.

Deshalb werden nicht nur die Klassifizierungskriterien aus den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, sondern auch andere Kriterien und Prüfverfahren in Betracht gezogen. Diese Kriterien hängen mit Gefährdungen zusammen, die für die Beförderung nicht maßgebend sind, jedoch für den Arbeitsschutz und den Umweltschutz wichtig sind.

#### **Vorarbeiten**

Gewisse Organisationen hatten umfangreiche Vorarbeiten für diese Tagung geleistet:

- Die OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) hatte ein Dokument von 230 Seiten über die Kriterien für die Klassifizierung der Gefahren für Gesundheit und Umwelt (einschließlich der Gemische) vorbereitet.

- Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Vereinten Nationen und der ILO (Internationale Organisation für Arbeitsschutz) hatte ein Dokument über die Kriterien für physikalische Gefahren von chemischen Produkten vorbereitet.
- Eine Arbeitsgruppe der ILO hatte ein Dokument über harmonisierte Gefahrenkommunikationsmittel vorgelegt.

#### **Zusammenarbeit des neuen Unterausschusses mit anderen Organisationen**

Die wichtigste Diskussion dieser Sitzung betraf die Art der zukünftigen Zusammenarbeit des Unterausschusses mit den unterschiedlichen Organisationen, die Vorarbeit geleistet hatten. Auf Antrag Italiens wurde eine Kompromisslösung gefunden, die zunächst folgendes beinhaltet:

- die erwähnten Organisationen sollten ihre heutigen Projekte abschließen;
- zukünftige Arbeiten dieser Organisationen sollten nur auf Grundlage des Unterausschusses durchgeführt werden, einschließlich Umfang und Zeitplan der Arbeiten;
- die Organisationen sollten dem Unterausschuss zu jeder Tagung über den Fortgang der Arbeiten berichten und innerhalb des Zeitplans Anträge einreichen.

Ferner beschloss der Unterausschuss zu prüfen, ob die Kriterien des weltweit harmonisierten Systems in Einklang sind mit den Klassifizierungskriterien des Basler Abkommens für die Beförderung von Abfällen.

#### **Inkraftsetzung des harmonisierten Systems**

Die Staaten sollten im Laufe der Zeit ihre Systeme für Klassifizierung und Bezeichnung der chemischen Produkte dem harmonisierten System anpassen. Eine wichtige Rolle kann dabei das Institut für Ausbildung und Forschung der Vereinten Nationen UNITAR spielen.

Für die nächste Sitzung des Unterausschusses wird ein zusammenfassendes Dokument über das weltweit harmonisierte System vorbereitet. Dieses Dokument wird möglicherweise Grundlage sein für eine neue Veröffentlichung der Vereinten Nationen von Empfehlungen für das harmonisierte System. Welcher Einfluss das harmonisierte System auf die Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere auf Teil 2 Klassifizierung haben wird, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abzusehen.



## Zukünftige Arbeiten

Das Arbeitsprogramm des neuen Unterausschusses ist zunächst auf die noch nicht gelösten Fragen des harmonisierten Systems gerichtet. Dann sollte eine Veröffentlichung vorbereitet und Empfehlungen für die Koordination der Arbeiten mit dem Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter ausgearbeitet werden, damit der neue gemeinsame Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und für die weltweite Harmonisierung der Klassifizierung und Bezeichnung chemischer Produkte diesbezügliche Beschlüsse fassen kann.

Utrecht, Dipl.-Ing. W.J. Visser, Railion Benelux, Vertreter der OTIF und der UIC

## Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR

Unfall/Zwischenfall  
(Abschnitt 1.8.5 des umstrukturierten RID/ADR)

*Bonn/Mainz, 30./31. August 2001*

Auf Einladung Deutschlands fand am 30./31. August 2001 die vierte und letzte Tagung der Arbeitsgruppe „Unfall/Zwischenfall“ statt (s. auch Zeitschrift 5/2000, S. 350 ff und 1/2001, S. 5 ff). Den Vorsitz der Tagung führte Herr Rein vom deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).

## Grundsätzliche Ausführungen

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Sitzung (Bern, 28.5.-1.6.2001) zwei Grundsätze beschlossen hatte (s. auch Zeitschrift 2/2001, S. 25 ff):

1. als Ergänzung des Abschnitts 1.8.5 sollten das RID und das ADR eine Mindestliste der Kriterien beinhalten, die eine Berichtspflicht erfordern;
2. das RID und das ADR sollten ein **Formularmuster** beinhalten, aus dem die Mindestanforderungen bezüglich der Informationen hervorgehen, welche die zuständigen Behörden an die Sekretariate weiterzuleiten haben.

Er wies darauf hin, dass in der Gemeinsamen Tagung die einzelnen Kriterien nicht im Detail behandelt worden seien und daher nochmals erörtert werden sollten.

## Diskussion der einzelnen Kriterien für eine Berichtspflicht

Die Definition eines Ereignisses mit gefährlichen Gütern nach Abschnitt 1.8.5 und seiner Kriterien wurde anschließend nochmals vertieft diskutiert.

Der Vorschlag des Vertreters des Vereinigten Königreichs, eine Verschärfung der Kriterien durch die einzelnen Mitgliedsstaaten zuzulassen, wurde abgelehnt.

Im Ergebnis der Diskussion wurden die bestehenden Kriterien in folgenden Punkten geändert:

Die allgemeine Definition wurde um einen Zusatz erweitert, der klarstellt, dass ein meldepflichtiges Ereignis und damit eine Berichtspflicht vorliegt, wenn „eines oder mehrere“ der aufgeführten Kriterien erfüllt ist/sind.

Auf Vorschlag des Vertreters Norwegens wurde das Kriterium „Personenschaden“ um ein weiteres drittes Unterkriterium („intensive medizinische Behandlung“) ergänzt, damit eine Abgrenzung zu kleineren Verletzungen erfolgt, die nur mit einer kurzen Behandlung im Krankenhaus verbunden sind.

Bezüglich des Kriteriums „Produktaustritt“ schlug der Vertreter Norwegens vor, die bisherigen Mengengrenzen (333 kg oder Liter und 1 000 kg oder Liter) durch die in der Tabelle des Unterabsatzes 1.1.3.1 c) RID / 1.1.3.6 ADR genannten Mengengrenzen zu ersetzen, weil dieses System eine differenziertere Unterscheidung mit geringeren Mengengrenzen beinhaltet und als bekannt vorausgesetzt werden kann. Der Vorschlag Norwegens wurde nach intensiver Diskussion mit folgenden Mengengrenzen angenommen:

Güter der Beförderungskategorien 0 und 1 = ab 50 kg oder Liter,  
Güter der Beförderungskategorie 2 = ab 333 kg oder Liter,  
Güter der Beförderungskategorien 3 und 4 = ab 1 000 kg oder Liter.

Bezüglich des Kriteriums „Sach-/Umweltschaden“ wurde nochmals vor dem Hintergrund der in den USA geltenden Höchstgrenzen von 50.000 \$ die unterschiedliche Schadenshöhe für die Verkehrsträger Schiene und Straße diskutiert.

Der Vertreter Frankreichs schlug als Kompromiss vor, eine einheitliche Schadenshöhe von 50.000 EURO zu verwenden und dabei Schäden an der Infrastruktur des Verkehrsträgers und den unmittelbar betroffenen Beför-

derungsmitteln mit gefährlichen Gütern auszuschließen. Dieser Vorschlag wurde mehrheitlich angenommen.

Außerdem wurde festgelegt, dass es sich hierbei um einen „geschätzten“ Schaden handeln soll.

Der Vorschlag des Vertreters der UIC, das Kriterium der Sach- und Umweltschäden insgesamt zu streichen, fand keine mehrheitliche Zustimmung.

Bezüglich des Kriteriums „Behördenbeteiligung“ wurde nochmals die Dauer der Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen diskutiert. Der Vertreter der UIC plädierte für eine Beibehaltung der bisher vorgesehenen Dauer von sechs Stunden. Es wurde jedoch mehrheitlich die Meinung vertreten, dass eine Dauer von drei Stunden in der Praxis vertretbar ist und dieser Zeitraum auch für den Eisenbahnverkehr realistisch erscheint.

In diesem Zusammenhang wurde auch klargestellt, dass der Bereich von Rangierbahnhöfen als öffentlicher Verkehrsweg betrachtet wird.

### **Besonderheiten der Klasse 7**

Eine grundsätzliche Berichtspflicht für die Klasse 7 wurde als zu weitgehend abgelehnt.

Die Diskussion zur Ergänzung des Kriteriums „Personenschaden“ um einen Grenzwert für Radioaktivität ergab, dass eine Inbezugnahme der Grenzwerte aus IAEA (Safety Series No. 115) nicht möglich ist, weil diese dem Beförderer in der Regel nicht bekannt sind. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass eine Feststellung von Personenschäden durch Messungen in der Praxis kaum möglich ist. Es wurde deshalb beschlossen, hier keine Ergänzung vorzunehmen, weil der Vorschlag zum Kriterium „Produktaustritt“ in diesem Falle ein verlässlicheres Kriterium darstellt.

Beim Kriterium „Produktaustritt“ fand das vorgeschlagene zusätzliche Kriterium „Diebstahl und Verlust“ keine Zustimmung, weil diese Sachverhalte in der Regel nicht während der eigentlichen Ortsveränderung auftreten, sondern sich während der Be-, Um- und Entladung ereignen. Im Übrigen besteht für die Klasse 7 bereits ein Berichtssystem über den Diebstahl/Verlust von radioaktiven Stoffen bei der IAEA.

Es wurde jedoch vorgeschlagen, die Kriterien dahingehend zu ergänzen, dass eine Berichtspflicht dann entsteht, wenn auf Grund eines erhöhten Dosiswertes eine außergewöhnliche Radioaktivität festgestellt wird. Der Vertreter Frankreichs erklärte sich bereit, der Gemeinsamen

Tagung einen entsprechenden Vorschlag für eine Ergänzung der Kriterien vorzulegen.

### **Wer muss den Bericht erstellen?**

Die FIATA hatte den Antrag gestellt, dass der Beförderer den Bericht nicht unbedingt selbst ausfertigen muss, sondern lediglich dafür zu sorgen hat, dass der Bericht gefertigt wird (z.B. von Versicherungssachverständigen, Polizei, Feuerwehr o.ä.). Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

### **Muster eines Berichtsformulars gemäß Abschnitt 1.8.5 des RID/ADR**

Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass der meldende Beförderer bzw. das meldende Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Meldung an die zuständige Behörde nicht anonym bleiben soll, da sonst die zuständige Behörde die Herkunft des Berichts nicht nachvollziehen kann.

Bei der Weitergabe des Berichts an die Sekretariate soll jedoch eine Anonymisierung erfolgen. Der Vertreter der FIATA schlug vor, dass die Angaben zum Beförderer/Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Bericht an die zuständige Behörde auf einem separaten Deckblatt aufgeführt werden. Diese Angaben sollen aber nicht erfasst und dieses Deckblatt nicht an die Sekretariate weitergeleitet werden.

Darüber hinaus entschied die Arbeitsgruppe, dass die zu nennende „Kontaktperson“ nicht durch den „Sicherheitsberater“ ersetzt werden soll, weil diese Berichte durchaus von anderen Personen, als dem Sicherheitsberater erstellt werden können (z.B. die Notfallleitstelle beim Eisenbahnverkehr). Dabei wurde auch dem Umstand Rechnung getragen, dass die Aufgaben des Sicherheitsberaters im Innenverhältnis des Unternehmens liegen und bei einer Berichtspflicht an die zuständige Behörde Interessenskollisionen auftreten könnten.

Die Diskussion zu den Eintragungen unter dem Punkt „Ereignisort“ hatte zum Ergebnis, dass eine differenziertere Darstellung der Örtlichkeiten für die Verkehrsträger Straße (inner-/außerorts, mit Straßen- und km-Angabe) und Schiene (Bahnhof, Rangierbahnhof, freie Strecke mit km-Angabe) erfolgen muss. Außerdem sollen auch topographische Aspekte wie z.B. Steigung/Gefälle, Tunnel, Brücken/Unterführung und Kreuzung berücksichtigt werden. Dieses soll unter einem eigenen neuen Punkt „Topographie“ erfolgen.

Die differenzierte Angabe der genannten Aspekte ist insbesondere deshalb erforderlich, weil eine entsprechende

Risikoanalyse wichtige Erkenntnisse für die Fortbildung des Regelwerkes liefern kann.

Ein Bericht hinsichtlich eines meldepflichtigen Ereignisses in einer „Belade-/Entlade-/Umschlaganlage“ soll dann vom Beförderer abgegeben werden, wenn er unmittelbar beteiligt ist und aus diesem Grund über die notwendigen Informationen verfügt. Aus diesem Grund sind Belade-/Entlade-/Umschlaganlage ebenfalls als möglicher Ereignisort anzugeben.

Die Arbeitsgruppe war sich darüber einig, dass Angaben über besondere Wetterbedingungen, wie Regen, Schneefall, Glätte, Nebel, Gewitter, Sturm usw. im Zusammenhang mit der Ereignismeldung sinnvoll sind.

Die Angabe der „Wagen-Nummer“ und des „Fahrzeugkennzeichens“ kann aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht gefordert werden. Da dies jedoch zum Beispiel bei der Zuordnung zu einem Unfall (auch unternehmensintern) sinnvoll sein kann, empfahl die Arbeitsgruppe, diese Angabe freizustellen.

Die Rubrik „Beförderte(s) gefährliche(s) Gut (Güter)“ wurde geändert in „Betroffene(s) gefährliche(s) Gut (Güter)“. Damit soll klargestellt werden, dass nur die betroffenen gefährlichen Güter angegeben werden sollen; die Angabe aller im Beförderungsmittel enthaltenen gefährlichen Güter wurde abgelehnt.

Die Benennung des Gutes und die Angabe des Klassifizierungscodes wurden als nicht erforderlich betrachtet und gestrichen.

Die Aufnahme des „Abgangs-/Zielortes der Beförderung“ (wie im amerikanischen Meldeformular) wurde von der Arbeitsgruppe als nicht erforderlich erachtet. Insbesondere beim Sammelladungsverkehr hilft eine solche Angabe nicht viel weiter. Im Schienenverkehr wird darüber hinaus im Frachtbrief nur der Abgangs-/Empfangsbahnhof angegeben; diese müssen jedoch nicht unbedingt dem Abgangs-/Zielort entsprechen.

Zur Angabe der verschiedenen Arten der „Umschließung“ wurde eine codierte Darstellung empfohlen. Auf Vorschlag des Vertreters Frankreichs wurde außerdem eine codierte Aufnahme der „Art des Versagens einer Umschließung“ sowie die Angabe des Werkstoffs der Umschließung aufgenommen.

Die Beschreibung des „Unfallhergangs“ wurde durch eine „Beschreibung des Ereignisses“ mit der Ankreuzmöglichkeit bei einzelnen Ereignistypen (Entgleisung/Abkommen von der Fahrbahn, Kollision (Zusammenstoß/Aufprall),

Umkippen/Überrollen, Brand, Explosion, Leckage, technischer Mangel und Sonstiges) und einer Eintragsmöglichkeit für zusätzliche Beschreibungen ersetzt.

Der Punkt „War das Gefahrgut ursächlich für den Unfall/Zwischenfall?“ soll nach Auffassung der Arbeitsgruppe gestrichen werden, da diese Frage in der Regel nicht vom Beförderer beantwortet wird.

Unter dem Punkt „Ereignisursache (falls eindeutig bekannt)“ sollen die Ankreuzmöglichkeiten „menschliches Versagen“ und "Drittverschulden" gestrichen werden, um den Beförderer nicht in eine Situation zu bringen, in der er sich selbst oder eigene Beschäftigte beschuldigen müsste.

Unter dem Punkt „Auswirkungen des Ereignisses“ wurde bei den „Personenschäden“ ergänzt, dass sich diese „in Zusammenhang mit dem betroffenen gefährlichen Gut“ ergeben haben müssen.

Bei der Angabe des „Produktaustritts“ soll lediglich die „geschätzte“ ausgetretene Menge angegeben werden.

Beim „Sach-/Umweltschaden“ wurde eine Ergänzung bei der geschätzten Schadenshöhe um „• 50.000 EURO“ bzw. „> 50.000 EURO“ eingefügt.

Bei der „Behördenbeteiligung“ wurden die Ankreuzmöglichkeiten „Evakuierung von Personen für eine Dauer von mindestens 3 Stunden“ und „Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen von mindestens drei Stunden“ hinzugefügt.

Im Rahmen der Diskussion über notwendige Sachermittlungen der zuständigen Behörden wurde vorgeschlagen, das Meldeformular am Ende um einen generellen Satz zu ergänzen, wonach von den zuständigen Behörden gegebenenfalls weitere sachdienliche Auskünfte nachgefordert werden können.

Der Bericht und die Textvorschläge dieser Arbeitsgruppe wurden von der Gemeinsamen Tagung (Genf, 10.-14.9.2001) mit wenigen Änderungen angenommen. In die RID/ADR-Ausgabe vom 1. Januar 2003 wird ein neuer Unterabschnitt 1.8.5.3 aufgenommen, der die Kriterien für eine Berichtspflicht enthält. In einem neuen Unterabschnitt 1.8.5.4 wird ein standardisiertes Meldeformular aufgenommen, das für Meldungen der Beförderer/Eisenbahninfrastrukturunternehmer an die zuständigen Behörden zwingend zu verwenden ist. Der von der Gemeinsamen Tagung angenommene Wortlaut ist nachstehend abgedruckt.

„1.8.5.3 Ein meldepflichtiges Ereignis nach Unterabschnitt 1.8.5.1 liegt vor, wenn gefährliche Güter ausgetreten sind oder die unmittelbare Gefahr des Austretens bestand, ein Personen-, Sach- oder Umweltschaden eingetreten ist oder Behörden beteiligt waren und ein oder mehrere der nachfolgenden Kriterien erfüllt sind:

Ein Personenschaden ist ein Ereignis, bei dem der Tod oder eine Verletzung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem beförderten gefährlichen Gut steht, und die Verletzung

- a) zu einer intensiven medizinischen Behandlung führt oder
- b) einen Krankenhausaufenthalt von mindestens einem Tag zur Folge hat oder
- c) eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens drei aufeinanderfolgenden Tagen zur Folge hat.

Ein Produktaustritt liegt vor, wenn gefährliche Güter

- a) der Beförderungskategorie 0 oder 1 ab 50 kg oder Liter,
- b) der Beförderungskategorie 2 ab 333 kg oder Liter und
- c) der Beförderungskategorie 3 oder 4 ab 1000 kg oder Liter

ausgetreten sind.

Das Kriterium des Produktaustritts liegt auch vor, wenn die unmittelbare Gefahr eines Produktaustrittes in der vorgenannten Menge bestand. In der Regel ist dies anzunehmen, wenn das Behältnis aufgrund von strukturellen Schäden für die nachfolgende Beförderung nicht mehr geeignet ist oder aus anderen Gründen keine ausreichende Sicherheit gewährleistet ist (z.B. durch Verformung von Tanks/Behältern, Umkippen eines Tanks oder Brand in unmittelbarer Nähe).

Sind gefährliche Güter der Klasse 6.2 beteiligt, gilt die Berichtspflicht ohne Mengenbegrenzung.

Sind bei einem Ereignis radioaktive Stoffe der Klasse 7 beteiligt, gelten folgende Kriterien für den Produktaustritt:

- a) jedes Austreten radioaktiver Stoffe aus Versandstücken;
- b) Exposition, die zu einer Überschreitung der in den Regelungen für den Schutz von Beschäftigten und der Öffentlichkeit vor ionisierender Strahlung (Tabelle II der IAEA Safety Series No. 115 – “International Basic Safety Standards for Protection against Ionizing Radiation and for Safety of Radiation Sources” (Internationale grundlegende Sicherheitsnormen für den Schutz vor ionisierender Strahlung und für die Sicherheit von Strahlungsquellen) führen;
- c) wenn Grund zur Annahme besteht, dass eine bedeutende Verminderung der Sicherheitsfunktionen des Versandstücks (dichte Umschließung, Abschirmung, Wärmeschutz oder Kritikalität) stattgefunden hat, durch die das Versandstück für die Fortsetzung der Beförderung ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ungeeignet geworden ist.

**Bem.** Siehe Vorschriften für unzustellbare Sendungen in Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW/CV 33 (6).

Ein Sach- und/oder Umweltschaden liegt vor, wenn gefährliche Güter in beliebiger Menge ausgetreten sind und dabei eine geschätzte Schadenshöhe von 50.000 EURO überschritten wird. Schäden an unmittelbar betroffenen Beförderungsmitteln mit gefährlichen Gütern und an der Infrastruktur des Verkehrsträgers bleiben dabei unberücksichtigt.

Eine Behördenbeteiligung liegt vor, wenn bei dem Ereignis mit gefährlichen Gütern Behörden/Hilfsdienste unmittelbar involviert waren und eine Evakuierung von Personen oder die Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen (Straße/Schiene) bedingt durch die von dem gefährlichen Gut ausgehende Gefahr für eine Dauer von mindestens drei Stunden erfolgte.

Die zuständige Behörde kann gegebenenfalls weitere sachdienliche Auskünfte anfordern.

### 1.8.5.4 Muster des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter

Meldender Beförderer/Eisenbahninfrastrukturbetreiber: .....
Adresse: .....
Kontaktperson: ..... Telefon: ..... Telefax: .....

*(Dieses erste Blatt ist vor Weitergabe des Berichts durch die zuständige Behörde zu entfernen!))*

1. Verkehrsträger	
<input type="checkbox"/> Schiene Wagen-Nummer (Angabe freigestellt): .....	<input type="checkbox"/> Straße Fahrzeugkennzeichen (Angabe freigestellt): .....
2. Ereignisort	
<u>Schiene</u> <input type="checkbox"/> Bahnhof <input type="checkbox"/> Rangierbahnhof/Zugbildungsbahnhof <input type="checkbox"/> Belade-/Entlade-/Umschlaganlage Ort mit Ländercode und Postleitzahl: ..... oder <input type="checkbox"/> freie Strecke Streckenbezeichnung: ..... Kilometer: .....	<u>Straße</u> <input type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/> Belade-/Entlade-/Umschlaganlage Ort mit Ländercode und Postleitzahl: ..... oder <input type="checkbox"/> Straße Straßenbezeichnung: ..... Kilometer: .....
3. Topographie	
<input type="checkbox"/> Steigung/Gefälle <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Brücke/Unterführung <input type="checkbox"/> Kreuzung	
4. Besondere Wetterbedingungen	
<input type="checkbox"/> Regen <input type="checkbox"/> Schneefall <input type="checkbox"/> Glätte <input type="checkbox"/> Nebel <input type="checkbox"/> Gewitter <input type="checkbox"/> Sturm Temperaturangabe: ... °C	

5. Beschreibung des Ereignisses
<input type="checkbox"/> Entgleisung / Abkommen von der Fahrbahn <input type="checkbox"/> Kollision (Zusammenstoß/Aufprall) <input type="checkbox"/> Umkippen / Überrollen <input type="checkbox"/> Brand <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Leckage <input type="checkbox"/> technischer Mangel Zusätzliche Beschreibung des Ereignisses: ..... ..... ..... .....

6. Betroffene(s) gefährliche(s) Gut (Güter)						
UN-Nummer <sup>1)</sup>	Klasse	Verpackungsgruppe	geschätzte Menge des ausgetretenen Produktes (kg oder l) <sup>2)</sup>	Art der Umschließung <sup>3)</sup>	Werkstoff der Umschließung	Art des Versagens der Umschließung <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Bei gefährlichen Gütern, die unter eine Sammeleintragung fallen, für die die Sondervorschrift 274 gilt, ist zusätzlich die technische Benennung anzugeben: ..... .....	<sup>2)</sup> Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 sind die Werte gemäß den Kriterien in Unterabschnitt 1.8.5.3 anzugeben: ..... .....
--	---

- |   |   |
|---|---|
| <sup>3)</sup> Es ist eine der folgenden Nummern anzugeben:<br>1 Verpackung<br>2 Großpackmittel (IBC)<br>3 Großverpackung<br>4 Kleincontainer<br>5 Wagen<br>6 Fahrzeug<br>7 Kesselwagen<br>8 Tankfahrzeug<br>9 Batteriewagen<br>10 Batterie-Fahrzeug<br>11 Wagen mit abnehmbaren Tanks<br>12 Aufsetztank<br>13 Großcontainer<br>14 Tankcontainer<br>15 MEGC<br>16 ortsbeweglicher Tank | <sup>4)</sup> Es ist eine der folgenden Nummern anzugeben:<br>1 Leckage<br>2 Brand<br>3 Explosion<br>4 strukturelles Versagen |
|---|---|

7. Ereignisursache (falls eindeutig bekannt)
<input type="checkbox"/> technischer Mangel <input type="checkbox"/> Ladungssicherung <input type="checkbox"/> betriebliche Ursache (Eisenbahnbetrieb) <input type="checkbox"/> Sonstiges: ..... .....

**8. Auswirkungen des Ereignisses**

Personenschaden in Zusammenhang mit dem betroffenen gefährlichen Gut:

- Tote (Anzahl: .....)
- Verletzte (Anzahl: .....)

Produktaustritt:

- ja
- nein
- unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts

Sach-/Umweltschaden:

- geschätzte Schadenhöhe • 50.000 Euro
- geschätzte Schadenhöhe > 50.000 Euro

Behördenbeteiligung:

- ja
- durch das betroffene gefährliche Gut bedingte Evakuierung von Personen für eine Dauer von mindestens drei Stunden
- durch das betroffene gefährliche Gut bedingte Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen von mindestens drei Stunden
- nein

Die zuständige Behörde kann gegebenenfalls weitere sachdienliche Auskünfte anfordern.“

### **Gemeinsame Tagung der Expertengruppe für das RID-Übereinkommen und der Ständigen RID-Gruppe der UIC**

*Sopron, 4./5. September 2001*

Diese beiden Gruppen haben zum letzten Mal getrennt getagt (eine nach der anderen). Ihre Fusion zur "Expertengruppe der UIC - Beförderung gefährlicher Güter" wird ab 2002 wirksam sein (s. Zeitschrift 5/2000, S. 361). Herr Stadler (DB Cargo AG) wird den Vorsitz übernehmen, die Geschäftsführung wurde somit DB Cargo übertragen. Es wurde eine Geschäftsordnung für diese neue Gruppe erstellt, deren Mandat insbesondere darin bestehen wird, eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Bahnen bei der Beförderung gefährlicher Güter sicherzustellen (Qualitätssicherung) und die Vertretung der Eisenbahnen in den gesetzgebenden Instanzen (Gemeinsame Tagung RID/ADR, UN-Expertenausschuss und -unterausschuss) zu verstärken, um über einen ebenso starken Einfluss wie die in diesem Bereich tätigen Lobbies (insbesondere IRU und FIATA) zu verfügen.

#### **Expertengruppe für das RID-Übereinkommen**

Die Gruppe beantragte, dass der nächste RID-Fachausschuss den überarbeiteten Punkt 5 des UIC-Merkblatts 471-30 genehmigt, auf den im RID verwiesen wird und der die Pflichten des Beförderers in Kapitel 1.4 betrifft.

Diese Gruppe beantragte außerdem, dass der RID-Fachausschuss die Mitgliedstaaten bittet, entsprechend Abschnitt 1.8.4 des RID und zu Zwecken der Veröffentlichung durch das Zentralamt dem Zentralamt die Anschrif-

ten der von ihnen beauftragten Behörden und Organe, die gemäß Landesrecht für die Anwendung des RID zuständig sind, mitzuteilen.

Des weiteren befasste sich die Expertengruppe im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/49/EG (RID-Rahmenrichtlinie) mit dem Problem der nationalen Besonderheiten, welche den Austausch gefährlicher Güter auf internationaler Ebene behindern.

Im Rahmen der Qualitätssicherung erkundigte sie sich über die Durchführung der Kontrolle gefährlicher Güter in den verschiedenen Staaten.

#### **Ständige RID-Gruppe der UIC**

Bezüglich des Stands der Inkraftsetzung und der Anwendung der Übergangsmaßnahmen des umstrukturierten RID ergab sich, dass alle Bahnen bereits die erforderlichen Maßnahmen zur Anwendung des neuen RID umgesetzt und Ausbildungskurse vorgesehen haben. Einige Bahnen verfügen über eine EDV-Ausrüstung, die es ermöglicht, das alte und das neue RID miteinander zu vergleichen. Zur Zeit werden die Beförderungen hauptsächlich entsprechend den Vorschriften des RID 1999 durchgeführt. Einige Bahnen verfügen noch nicht über die umstrukturierte Fassung in ihrer Landessprache, da die Übersetzung Sache der zuständigen Behörde ist. Allgemein wurde festgestellt, dass ab 1. Januar 2002 der Versand der meisten Sendungen gemäß der umstrukturierten Fassung vorgesehen ist.

Im Rahmen der Arbeiten der Gemeinsamen Tagung RID/ADR hat sich die Gruppe, dem Antrag der Schweiz

folgend, für die Schaffung einer ständigen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung für Normen ausgesprochen und den Wunsch geäußert, in dieser Gruppe mitzuwirken (s. S. 60/61).

Des weiteren genehmigte sie als Übergangslösung den Antrag der Niederlande betreffend die Beförderung und die Klassifizierung von Feuerwerkskörpern (s. S. 59/60).

Die Gruppe nahm Kenntnis von den Ergebnissen der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu den Meldungen von Unfällen/Zwischenfällen. Für den Fall, dass diese Ergebnisse von der Gemeinsamen Tagung angenommen werden, wurden die Mitglieder der Gruppe aufgefordert, ihre Bemerkungen dem Vertreter der UIC bei der 38. Tagung des RID-Fachausschusses (Prag, 19.-23.11.2001) mitzuteilen.

In Zusammenhang mit dem RID-Fachausschuss hat die Gruppe zu den ihr vorgelegten Dokumenten Stellung genommen.

Im Rahmen der Behandlung der sonstigen Fragen wurde die Gruppe über die Entwicklung der Anforderungen im Bereich der Sicherheit von Kesselwagen informiert. Eine Arbeitsgruppe TECH 2000, die auf Initiative einiger chemischer Industrien geschaffen wurde und an der auch Kesselwagenbetreiber teilnahmen, erstellte einen Bericht, der in gewissen Punkten strengere Anforderungen als das RID vorsieht.

Die Bahnen wurden darüber hinaus aufgefordert, Informationen über die zuständigen Behörden ihres Staates zu liefern, die für die Bauartzulassung, die erstmaligen und wiederkehrenden Prüfungen, die Zulassung und die zugelassenen Wartungswerkstätten für Kesselwagen verantwortlich sind. Diese Informationen, auch über die Art und Weise der Durchführung dieser Aufgaben, sind im Rahmen der Umstrukturierung der Eisenbahnen unerlässlich.

## Gemeinsame Tagung RID/ADR

*Genf, 10.-14. September 2001*

24 Regierungen und 9 internationale nichtstaatliche Organisationen nahmen an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Rein (Deutschland), die beide für das Jahr 2002 wiedergewählt wurden, teil. Die Tagung galt dem Abschluss der Arbeiten zur Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks, der Umsetzung des umstrukturierten RID/ADR (offen gebliebene Fragen), den neuen Fragen (Klassifizierung von Feuerwerkskörpern) sowie den Tankfragen, ins-

besondere in Zusammenhang mit den beiden erstgenannten Punkten.

17 offizielle Dokumente (von 28) und 30 informelle Dokumente INF (von 43) wurden behandelt. Der Abschluss der Harmonisierungsarbeiten war Gegenstand einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die vor jeder Sitzung tagte. Das gleiche galt für die Tankfragen, diese Arbeitsgruppe tagte jedoch parallel während drei Tagen!

### Abschluss der Arbeiten zur Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks

In diesem Zusammenhang teilte der Vertreter der IMO mit, dass die Änderung Nr. 31 zum IMDG-Code, sofern sie nächstes Jahr vom IMO-Ausschuss für die Sicherheit auf See angenommen wird, ab 1. Januar 2003 auf freiwilliger Basis in Kraft gesetzt werden könnte, und dass der IMO-Ausschuss für die Sicherheit auf See beschlossen habe, dass die Anwendung des IMDG-Code auf der Grundlage des SOLAS-Übereinkommen ab 1. Januar 2004 zwingend vorgeschrieben werde.

Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC), Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks, die ein gefährliches Gut oder mehrere gefährliche Güter befördern, müssen an den Längsseiten jedes Tankabteils mit **Großzetteln (Placards)** versehen sein und die beiden Enden müssen mit einem Muster jedes einzelnen Großzettels versehen sein. Für die Wagen/Tankfahrzeuge und die Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge wurde das Anbringen von Großzetteln (Placards) an beiden Enden nicht vorgeschrieben. Davon ausgenommen ist das hintere Ende der betreffenden Fahrzeuge wegen ihrer Bedeutung im Falle eines Einsatzes. Es wurde angeregt, dass das UN-Modellvorschriftenwerk zu Zwecken der Harmonisierung zwischen den Verkehrsträgern dem Anbringen von Großzetteln an den Enden Rechnung trägt, da es sich bei den MEGC, Tankcontainer und ortsbeweglichen Tanks um multimodale Beförderungsmittel handelt.

Nicht ohne Widerstreben nahm die Gemeinsame Tagung die Angleichung der **Kennzeichnungsvorschriften für RID/ADR-Gefäße** (Kapitel 6.2) an die Kennzeichnungsvorschriften für UN-zertifizierte Gefäße des UN-Modellvorschriftenwerks an. Die Notwendigkeit einer solchen Angleichung wurde von einigen Delegationen bestritten, insbesondere auf Grund der Änderung der Reihenfolge von Monat/Jahr in Jahr/Monat (für die Kennzeichnung der Prüfungen), was zu Fehlinterpretationen führen könnte.

Bezüglich der **Druckgaspackungen** wurde die Bezeichnung für die Nebengefahren der Klassen 6.1 (giftig), 8 (ätzend) und 5.1 (entzündend (oxidierend) wirkend) im



Gegensatz zum UN-Modellvorschriftenwerk beibehalten. Darüber hinaus wurde die Verwendung von pyrophoren Gasen als Treibgase verboten, und es wurde beschlossen, die eventuell in einer Druckgaspackung enthaltenen flüssigen oder festen oxidierenden Stoffe insofern nicht zu berücksichtigen, als für diesen besonderen Fall weder Daten zur Einschätzung der potenziellen Gefahr noch Kriterien verfügbar sind.

Die **“Sondervorschrift 640”** (s. Zeitschrift 2/2001, S. 27) wurde dahingehend geändert, dass ihre Erwähnung im Beförderungsdokument nicht erforderlich ist, wenn die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr auf Grund der physikalischen und technischen Eigenschaften nicht geändert wird sowie in den folgenden Fällen:

- Beförderung in ortsbeweglichen Tanks;
- gemäß der allgemeinen Verpackungsanweisung P001 verpackte Güter;
- Beförderung in einem Tanktyp, der den höchsten Anforderungen für eine gegebene Verpackungsgruppe einer gegebenen UN-Nummer entspricht.

Die erneut beantragte Streichung dieser Vorschrift wurde mit einer sehr knappen Mehrheit (9:8 Stimmen!) abgelehnt.

### **Umsetzung des umstrukturierten RID/ADR**

#### **Bericht über Unfälle/Zwischenfälle (s. Zeitschriften 2/2001, S. 26 und 3/2001, S. 51 ff)**

Der Vertreter Deutschlands stellte die bei der letzten Tagung der Gruppe (Bonn-Mainz, 30.-31.8.2001) erzielten Ergebnisse vor. Gegenstand dieser Tagung war die Erarbeitung eines abschließenden Textes zu den Begriffsbestimmungen und zu den Kriterien, die zu einer Berichtspflicht des Beförderers oder dessen Beauftragten/des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur führt sowie eines von der Gruppe angenommenen Berichtsformulars.

Die Vertreter des Vereinigten Königreichs und Portugals betonten, dass der Bericht der informellen Arbeitsgruppe in Form eines informellen Dokumentes erstellt und erst im Verlauf der Tagung zur Verfügung gestellt worden sei. Sie seien somit nicht in der Lage gewesen, in ihren jeweiligen Staaten die erforderlichen Beratungen abzuschließen. Sie wünschten, dass die Prüfung dieses Dokumentes auf eine spätere Tagung verschoben wird, um insbesondere zu vermeiden, dass in zwei Jahren die bei dieser Tagung angenommenen Vorschriften im Falle von Anwendungsschwierigkeiten erneut geändert werden müssen.

**Bemerkung des Zentralamtes:** Das Vereinigte Königreich war jedoch an allen Tagungen dieser Arbeitsgruppe vertreten!

Mehrere Delegationen erinnerten daran, dass die Übergangsfrist für die Anwendung des Abschnitts 1.8.5 am 31. Dezember 2002 ausläuft und dass es erforderlich sei, über detailliertere Vorschriften zu verfügen, um diesen Abschnitt wirksam anwenden zu können.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, bei dieser Tagung einen neuen Unterabschnitt 1.8.5.3 sowie ein zwingend zu verwendendes Berichtsmuster anzunehmen.

Es wurde bemerkt, dass sich das Berichtsmuster auf den Bericht des Beförderers an die zuständige Behörde (Unterabschnitt 1.8.5.1) bezieht, in Unterabschnitt 1.8.5.2 jedoch ein weiterer Bericht (der zuständigen Behörde an das Sekretariat) vorgesehen ist. Das Sekretariat der OTIF beantragte, dass auch dieser Bericht vereinheitlicht wird. Einige Delegationen regten an, dass der Bericht des Beförderers von der zuständigen Behörde an das Sekretariat übermittelt wird. Andere erinnerten daran, dass der Unterabschnitt 1.8.5.2 vorsehe, dass diese Berichte nur dann an das Sekretariat übermittelt werden, wenn die zuständigen Behörden dies für erforderlich halten. Das Sekretariat wünschte, dass die Ziele der Übermittlung dieser Berichte an das Sekretariat definiert werden (Erstellung von Statistiken oder Auswertung von Unfällen, um daraus sicherheitsrelevante Schlüsse zu ziehen). Mangels an Zeit äußerte sich die Gemeinsame Tagung nicht zu diesem Thema. Die Diskussion kann im Rahmen der Gemeinsamen Tagung später fortgesetzt werden.

Die Frage der für die Erstellung dieser Berichte zu verwendenden Sprachen wurde ebenfalls erwähnt. Das Sekretariat regte an, dass der Bericht des Beförderers in der Sprache des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, oder in einer anderen offiziellen Sprache des RID/ADR erstellt wird, der dem Sekretariat zu übermittelnde Bericht jedoch in einer der offiziellen Arbeitssprachen des betreffenden Sekretariats (Englisch oder Französisch für die ECE/UNO, Deutsch oder Französisch für das OCTI) verfasst werden sollte. Mangels an Zeit fasste die Gemeinsame Tagung zu diesem Thema keinen Beschluss. Die Diskussion kann im Rahmen der Gemeinsamen Tagung später ebenfalls fortgesetzt werden.

#### **Anforderungen an Typ C-Versandstücke (radioaktive Stoffe)**

Diese Anforderungen, die im UN-Modellvorschriftenwerk erscheinen, wurden wieder in das RID/ADR (Kapitel 6.4) aufgenommen, da diese Versandstücke im Landverkehr verwendet werden können.

#### **Neue Fragen**

#### **Beförderung und Klassifizierung von Feuerwerkskörpern (s. Zeitschrift 2/2001, S. 26)**

Der Vertreter der Niederlande schlug vor, zur Verbesserung der momentanen Situation bezüglich der Klassifizierung von Feuerwerkskörpern, in Kapitel 3.3 eine Sondervorschrift aufzunehmen, durch die die Verwendung des Klassifizierungscode gemäß Tabelle A Spalte 3b der Zustimmung durch die zuständige Behörde unterstellt wird und durch die ein entsprechender Vermerk im Beförderungspapier vorgeschrieben wird. Da dieses Klassifizierungsproblem auch auf der Tagesordnung des UN-Expertenunterausschusses steht und vor Dezember 2002 keine Lösung gefunden werden kann, erklärte er, dass sein Antrag eine Zwischenlösung darstelle, um diese dringende Sicherheitsfrage für die Landverkehrsträger bereits ab 1. Januar 2003 zu klären.

Um die in mehreren Staaten bestehenden Klassifizierungssysteme berücksichtigen zu können, schlug der Vertreter Norwegens für diese Sondervorschrift einen entsprechend geänderten Text vor, durch den nicht unbedingt der erste von der Sendung berührte RID/ADR-Staat verpflichtet werden soll, die Klassifizierung des Ursprungslandes anzuerkennen.

Der Vertreter Frankreichs schlug in diesem Zusammenhang einen vereinfachten Text vor, der es vermeidet, das Ursprungsland zu erwähnen, da dieser Begriff als das Ursprungsland der Beförderung (oder des Weiterversands ab einem Hafen, um eine erneute Klassifizierung zu vermeiden) anstelle des Herstellungslands ausgelegt werden könne. Es wurde vereinbart, dass die Anerkennung der Klassifizierung vor der Beförderung zu erfolgen hat.

Der Vertreter Deutschlands erläuterte das von der zuständigen deutschen Behörde verwendete System. Dies beinhaltet zwei Teile, nämlich eine Kategorisierung der Feuerwerkskörper gemäß festgelegten Kriterien und eine auf der Grundlage von Prüfungen erstellte Tabelle, die verschiedene Parameter und die Klassifizierung umfasse.

Der Antrag bezüglich der Zulassung der Klassifizierung wurde im Grundsatz angenommen und die Gemeinsame Tagung nahm den vom Vertreter Frankreichs geänderten Text sowie die Pflicht zur Angabe im Beförderungsdokument an.

Der Vertreter Frankreichs erklärte, dass dieses Klassifizierungsproblem von Feuerwerkskörpern bei Beförderungen, die über See oder Luft aus einem Nicht-Mitgliedstaat kommen, in den Pflichten des Kapitels 1.4 nur unzureichend geregelt sei und er einen entsprechenden Antrag vorlegen werde.

**Bemerkung des Zentralamtes:** Das gleiche gilt für Muster von Explosivstoffen, Muster von selbstzersetzlichen Stoffen oder deren Zubereitungen sowie Muster von organischen Peroxiden oder deren Zubereitungen.

## Tanks

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe und die Gemeinsame Tagung:

1. beschlossen, die Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks für UN-zertifizierte MEGC nicht in die Kapitel 4.3 und 6.8 des RID/ADR, sondern in neue Abschnitte der Kapitel 4.2 und 6.7 zu übernehmen;
2. kamen überein, den Antrag für eine neue Formel zur Berechnung der maximalen Wanddicke bei kugelförmigen Tanks auf den Tagesordnungspunkt „Zukünftige Arbeiten“ zu verschieben;
3. kamen „endlich“ zu einem Konsens bezüglich der Verwendung bestimmter Typen „luftdicht verschlossener Tanks“ mit Vakuumventilen (s. Zeitschrift 2/2001, S. 27);
4. nahmen die wechselweise Verwendung von Tanks und die Tankhierarchie für Tanks, die normalerweise ausschließlich für die Beförderung eines einzigen spezifischen Stoffes vorbehalten sind und besonderen Anforderungen unterliegen, an.

## Zukünftige Arbeiten

Für die nächste Gemeinsame Tagung (Bern, 18.-22.3.2002) wurde die folgende vorläufige Tagesordnung festgehalten:

1. Offene Anträge (vorrangig die ältesten)
2. Harmonisierung (für die Ausgabe 2005 des RID/ADR)
3. Neue Anträge
4. Tanks
5. Verschiedenes

Die Gemeinsame Tagung beschloss darüber hinaus, dass die Arbeitsgruppe zu Tankfragen nicht parallel zur Gemeinsamen Tagung, sondern eine Woche davor zusammenkommen wird, um die Vorbereitung des Berichts und die Prüfung des Berichts durch die Delegierten der Gemeinsamen Tagung zu erleichtern.

In Zusammenhang mit der Reorganisation der Gemeinsamen Tagungen äußert der Vorsitzende den dringenden Wunsch, dass der Gemeinsamen Tagung im Rahmen der Harmonisierung mit den überarbeiteten Ausgaben der UN-Empfehlungen im Jahr 2003 drei Wochen für diese Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.

In Zusammenhang mit der Bildung einer Arbeitsgruppe zu Normen (s. Zeitschrift 2/2001, S. 25) bedauerte der Vertreter der Schweiz, dass das von ihm vorlegte Doku-

ment betreffend die Bildung und das Mandat einer solchen Arbeitsgruppe nicht behandelt werden konnte, da im Verlauf dieser Tagung Verweise auf Normen angenommen worden seien, ohne dass die Gemeinsame Tagung die Übereinstimmung mit den RID/ADR-Vorschriften geprüft habe.

## Technik

### Europäische Gemeinschaften (EG)

#### Europäische Kommission

*Brüssel, 28. September 2001*

Der Generaldirektor hat Gelegenheit erhalten, seinen - nachfolgend abgedruckten - Standpunkt im Rahmen des Komitees für die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems („Art. 21-Komitee“) zu präsentieren und zu vertreten. Es zeigte sich, dass noch viele offene Fragen bestehen, die nun rasch geklärt werden müssen, damit auf Seite OTIF/Zentralamt die Vorarbeiten für die Umsetzung der neuen Anhänge F und G des COTIF 1999 erfolgversprechend weitergeführt werden können. Dieser Klärung soll insbesondere auch eine Tagung am 5. Dezember 2001 in Bern dienen, zu der das Zentralamt Anfang Oktober die Einladung verschickt hat.

#### „Bedeutung und Ausgestaltung des COTIF-Zulassungsrechtes im Lichte der neuen EG-Gesetzgebung bezüglich Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnsektor

##### Standpunkt des Zentralamtes

1. Es geht insbesondere um das konventionelle Eisenbahnsystem und um die Frage, ob das COTIF-System gemäß den neuen Anhängen F (ER APTU) und G (ER ATMF) das EG-System in diesem Regelungsbereich konkurrenziert bzw. wie dafür gesorgt werden kann, dass sich mit dem COTIF-System eine dem Gemeinschaftsrecht nicht widersprechende Ergänzung ergibt, die zusätzlichen Nutzen mit Anwendung im ganzen Geltungsbereich des COTIF schafft.
2. Zur Zeit der „Beschlüsse von Vilnius“, welche das COTIF 1999 aus der Taufe hoben, waren noch keine voll ausgearbeiteten Vorstellungen darüber vorhanden, wie das neue Zulassungsrecht konkret ausgestaltet und gehandhabt werden soll. Auch auf Seite der EG war noch nicht in der Klarheit wie heute sichtbar, welche Form deren „neues Haus“ für den Eisenbahnbereich annehmen wird. Nun sind jedoch bessere Voraussetzungen gegeben, auf Grund eines genügend vorangeschrittenen Bearbeitungsstandes zu urteilen und einen gemeinsamen Weg für das weitere Vorgehen vorzuzeichnen.
3. Die **Position der Europäischen Kommission** lässt sich pointiert wie folgt zusammenfassen:
  - Die EG-Gesetzgebung im Eisenbahnsektor stellt ein konsistentes, umfassendes Rechtsgebäude dar für die Eisenbahnen im Geltungsbereich des EG-Rechtes, das keiner Ergänzung bedarf und keine konkurrierende Gesetzgebung neben sich dulden kann.
  - Damit ist das COTIF-Zulassungsrecht für den Raum der EG-Mitgliedstaaten und der Kandidatenstaaten sowie des EWR unnötig.
  - Trotzdem jetzt schon eine Bearbeitung der Anlagen 1-8 zu den ER APTU zu beginnen ist unerwünscht, weil sich Doppelspurigkeiten und Verwirrung ergeben könnten.
  - Im Grunde müssten die Anhänge F und G des COTIF 1999 bereits jetzt revidiert und mit dem EG-Recht gemäß neuestem Stand harmonisiert werden.
  - Demgegenüber wird die Rolle der OTIF bzw. des COTIF als „Transmissionsriemen“ über den Raum der EG-Mitgliedstaaten hinaus - im Prinzip geografisch unbegrenzt, prioritär mit Blickrichtung in den Raum der verbleibenden OSSH-Mitgliedstaaten - nicht bestritten. Auch die anderen Regelungen des COTIF neben dem neuen Zulassungsrecht sind vorläufig unbestritten, obschon sich dort gewisse Fragen stellen. Ein gelegentlicher Anpassungsbedarf zeichnet sich ebenfalls ab.
4. Dieser Sicht stellt das **Zentralamt** seine **Position** gegenüber, die versucht, dem Auftrag von Vilnius und den Interessen aller OTIF-Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, ohne die maßgebende Bedeutung des Gemeinschaftsrechts in Frage zu stellen.
  - Die Konsistenz und das Gewicht des neuen Rechtsgebäudes der EG ist unbestritten. Es besteht nicht die geringste Absicht, konkurrenzirendes Recht zu schaffen. Die europäische Eisenbahnwelt wird zunehmend vom EG-Recht bestimmt sein.

- Zweck des COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius ist es aber weiterhin, einen allgemein verbindlichen Rahmen zu schaffen, der allen interessierten Staaten offen steht, mit umfassender Sicht auf die Bedürfnisse einer konsistenten Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs im Sinne des europäischen Bahnreformprozesses. Dieser Rahmen, insbesondere bezüglich der neuen Anhänge F und G des COTIF, ist flexibel genug gestaltet und auch ausgestaltbar, so dass er ergänzend auf die praktischen Anwendungsbedürfnisse im gesamten Gebiet der OTIF-Mitgliedstaaten ausgerichtet werden kann, während das EG-System die Basis bildet. Es besteht überhaupt keine Gefahr, dies nicht zu erreichen. Die EG hat das Geschehen voll in der Hand über die rechtlichen Instrumente, die im COTIF verankert sind, und ihre faktische Schlüsselrolle im vorgesehenen Fachausschuss für technische Fragen der OTIF.
- Auch das „EG-Haus“ benötigt anwendungsbezogene, durch praktische Erfahrung gereifte Ausführungsinstrumente, bis es voll möbliert und nutzbar ist. Dies ruft nach kompetenter Mitwirkung Vieler in einem Prozess, der nicht nur von oben nach unten ablaufen kann. Das OTIF-Programm, das die Bearbeitung der Anlagen APTU in enger Verbindung mit den angewendeten Zulassungsverfahren der nationalen Behörden parallel zur Bearbeitung der TSI für die konventionelle Eisenbahn und des EG-Zulassungssystems vorsieht, macht deshalb durchaus Sinn.
- Denn es handelt sich um eine von unten nach oben angesetzte Bearbeitung, klar fokussiert auf eine direkte praktische Anwendung. Die Erfahrung der Bahnen wird voll genutzt, um sie in den Dienst eines breiten Konsenses zu stellen, der die Betriebssicherheit in den Mittelpunkt stellt.
- Es ist darauf hinzuweisen, dass den Mitgliedstaaten eine Verantwortung für die Inbetriebnahme/Zulassung des Eisenbahnmaterials verbleibt. Auch bei den damit verknüpften Verfahren und Regeln muss eine Harmonisierung erfolgen; andernfalls lässt sich in der Praxis keine Interoperabilität erreichen. Dazu kann die OTIF einen wertvollen Beitrag leisten.
- Ein Vorgehen der OTIF in diesem Sinne wird sowohl von Seite UIC wie von Seite AEIF bezüglich deren Programm für die TSI der konventionellen Eisenbahn als sinnvoller Beitrag betrachtet. Für die europäische Kommission besteht kein Risiko eines konkurrierenden Regelwerkes. Die TSI werden uneingeschränkt als Grundlage vorausgesetzt, entsprechend einer Vereinbarung vom 4. Mai 2000 zwischen Europäischer Kommission, OTIF, GEB und UIC. Das Vorgehen der OTIF ist auf breiten Zusatznutzen ausgerichtet. Die Kommission ist an der Finanzierung der Arbeit nicht beteiligt. Umso mehr ist sie beteiligt an den Gewinnaussichten.
- Diese Gewinnaussichten ergeben sich neben der Mobilisierung des Erfahrungsschatzes für einen sicheren Bahnbetrieb insbesondere auch aus der Möglichkeit, im dafür bereits eingeleiteten Bearbeitungsprozess für die Anlagen APTU die aktuellen Erfahrungen und Bedürfnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden einzubeziehen, und zwar im ganzen Raum der OTIF. Damit können alle interessierten Staaten bereits jetzt Zugang erhalten und lassen sich die Bedürfnisse bezüglich der erforderlichen Flexibilität abklären, um das COTIF-System möglichst großräumig anwenden zu können.
- Gerade aus dieser Sicht wäre es nicht opportun, das vorgesehene OTIF-Programm zurückzustellen. Die Folge wäre ein unerwünschter Image- und Legitimationsverlust der OTIF, da ja die Rolle der OTIF bzw. des COTIF-Zulassungssystems als „Transmissionsriemen“ über den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrechtes hinaus grundsätzlich unbestritten ist.
- Es ist auch ein zeitlicher Gewinn zu erwarten. Ein paralleles, iteratives Vorgehen der OTIF neben der Bearbeitung der TSI für die konventionelle Eisenbahn kann mithelfen, die zweifellos nicht zu unterschätzende Übergangszeit bis zur vollen Umsetzung des EG-Rechtsgebäudes zu verkürzen und zu erleichtern.

## 5. Fazit

Das Zentralamt plädiert dafür, auf der Basis eines mit der Europäischen Kommission bereinigten Vorgehenskonzeptes das vorgesehene Programm realisieren zu können und die Beurteilung darüber, wieweit das COTIF-Zulassungsrecht für eine unzweideutige und allseits nutzbringende Anwendung angepasst werden muss, auf den Zeitpunkt zu verschieben

- nach Inkrafttreten des COTIF 1999,

- wenn die Arbeiten beidseitig soweit ins Detail gediehen sind, dass noch besser als heute beurteilt werden kann, welche Anpassungen im Einzelnen wirklich sinnvoll und notwendig sind.“

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### **Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)**

#### **Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“**

*Genf, 3.-5. September 2001*

Die Arbeitsgruppe für Kombinierten Verkehr (WP.24) hielt ihre 36. Tagung vom 3. bis 5. September 2001 in Genf ab. Der 4. September war einer Besichtigung des Lötschberg-Basis-Tunnels gewidmet.

Die OTIF war am 5. September durch einen Beobachter vertreten.

Seitens der OTIF ist vor allem festzuhalten, dass die WP.24 das Mandat der besonderen Sachverständigen-gruppe erneuerte, die sich mit der Möglichkeit einer Harmonisierung der Haftungsregime für den Kombinierten Transport beschäftigt. Die WP.24 war sich dabei bewusst, dass die Probleme derzeit weniger darin bestehen, juristische Lösungsmöglichkeiten in Form eines allfälligen Übereinkommensentwurfes vorzulegen - ein solcher Entwurf könnte relativ rasch vorbereitet und zur Diskussion gestellt werden - sondern darin, die vielfältigen, einander widersprechenden Interessen der Wirtschaft aber auch der verschiedenen internationalen Organisationen untereinander auszugleichen.

### **Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)**

34. Tagung

*Wien, 25. Juni-13. Juli 2001*

Als ersten inhaltlichen Punkt der Tagesordnung behandelte der Ausschuss den Entwurf eines Übereinkommens über die Forderungsabtretung im internationalen Handel (Draft Convention on the Assignment of Receivables in international Trade). Das Zentralamt war bei der Behandlung dieses Tagesordnungspunktes am 25. und 26. Juni als Beobachter vertreten. Seitens der OTIF wurde auf die

möglichen Überschneidungen zwischen dem UNCITRAL-Übereinkommen und dem Übereinkommen des UNIDROIT betreffend Sicherungsrechte an beweglichen Ausrüstungen hingewiesen. Entsprechende schriftliche Stellungnahmen des UNIDROIT und der OTIF lagen der Kommission hierzu vor. Es gelang, eine Fassung des Artikels 38 des UNIDROIT-Übereinkommensentwurfes zu finden, der den Anliegen der beiden Organisationen entsprechend Rechnung trägt.

Für die Leser dieser Zeitschrift ist ferner von besonderem Interesse, dass der Ausschuss beschloss, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich des Problems eines künftigen Übereinkommens oder sonstigen Rechtsinstrumentes im Bereich der Seebeförderungen und damit zusammenhängender Tätigkeiten annehmen soll. Es geht dabei vor allem um den künftigen Anwendungsbereich eines solchen Instruments, um den Haftungszeitraum des Beförderers, seine Pflichten, seine Haftung, ferner um die Verpflichtungen des Absenders oder Versenders, um die Beförderungsdokumente, die Frachtzahlung, die Ablieferung an den Empfänger, das Recht der interessierten Parteien, während der Beförderung über das Gut verfügen zu können, um die Übertragung von Rechten am Gut, die aktive Klagelegitimation und die Verjährung von Klagen gegen den Beförderer. Die erste Tagung dieser Arbeitsgruppe soll im April 2002 in New York stattfinden.

Im Übrigen sind die Ergebnisse der 34. Tagung der UNCITRAL auf der Homepage der UNCITRAL im Internet zugänglich.

## Rechtsprechung

### **Cour de Cassation de France**

**Urteil vom 11. Januar 2000**

#### **Der Eisenbahnerstreik kann für die Eisenbahn einen Befreiungsgrund der höheren Gewalt darstellen.**

Vgl. Artikel 1148 des Code civil (französisches Bürgerliches Gesetzbuch) und 104 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> „Dieses vom Revisionsgericht im Rahmen des französischen Rechts gefällte Urteil behält seinen Grundsatzwert bei internationalen CIM-Beförderungen, insofern, als es das Kriterium der Unvermeidbarkeit des Ereignisses beibehält. Tatsächlich sieht Artikel 36 § 2 CIM (‘‘Umstände, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte’’) nur das Kriterium der Unabwendbarkeit vor, hingegen nicht das Kriterium der Unvorhersehbarkeit. Siehe Allégret, Transports inter-

Das Revisionsgericht hat sich in diesem Sinne zu der von den Automobilherstellern Peugeot und Citroën gegen das Urteil des Berufungsgerichts Paris (1. Zivilkammer A) vom 29. April 1997 eingereichten Beschwerde ausgesprochen. Mit Urteil vom 11. Januar 2000 hat es diese Beschwerde abgewiesen (Cass. soc., 11.1.2000).

Somit hat das Berufungsgericht bestätigt, dass die SNCF sich auf höhere Gewalt berufen kann. Demzufolge haftet sie nicht für den Schaden, der ihren Kunden durch den Streik ihrer Bediensteten entstanden ist.

Zur Begründung seines Urteils erklärt das Gericht:

“...Aus den Feststellungen der Spruchrichter ergibt sich zuerst, dass der Streik ausgelöst wurde, nicht um die unmittelbar die SNCF betreffenden Forderungen zu unterstützen, sondern um gegen die Pläne der Regierung betreffend die Sozialversicherung und deren Auswirkungen auf das spezielle Rentenversicherungssystem der Eisenbahner zu protestieren. Nachdem festgestellt wurde, dass die SNCF keinen Einfluss auf diese Pläne hatte, diese keine Möglichkeit hatte, mit den Streikenden zu verhandeln oder ihren Forderungen nachzukommen, konnte das Berufungsgericht das Bestehen eines äußeren Umstandes festhalten, welcher der SNCF erlaubt, sich auf einen Fall höherer Gewalt zu berufen;

Des Weiteren hat das Berufungsgericht, das die beauftragte Untersuchung durchgeführt hat, festgestellt, dass zum Zeitpunkt der Streikankündigung niemand vorhersehen konnte, dass der Streik über einen Monat lang währen würde und sowohl das Unternehmen als auch die Wirtschaft des gesamten Landes stilllegen würde. Daraus konnte das Gericht schließen, dass selbst in den Fällen, in denen Sendungen nach Streikbeginn angenommen wurden, das Ausmaß und die Dauer des Streiks unvorhersehbar waren.

Schließlich wurde festgestellt, dass das Berufungsgericht den unvermeidbaren Charakter des Streiks annehmen konnte, indem es feststellte, dass auf Grund der damit verbundenen Gefährdung des sozialen Zusammenhalts, eine Arbeitsverpflichtung nicht möglich war, ein Zurückgreifen auf ein gerichtliches Räumungsverfahren rein illusorisch war, der Rückgriff auf Ersatzpersonal auf

Grund der Besonderheiten des Eisenbahnmaterials technisch verboten war, die Organisation eines Ersatzstraßentransports im Hinblick auf die Anzahl an zu befördernden Fahrzeugen es nicht ermöglicht hätte, die Folgen des Streiks abzuwenden.”

(Auszug aus: Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 1998, Stand 28. Juni 2000 (9, 2000))

## Cour de Cassation de France

### Urteil vom 26. April 2000

**Die Blockierung des Eisenbahnverkehrs durch Bauerndemonstrationen stellt nicht einen Fall der höheren Gewalt dar, sofern nicht bewiesen wird, dass diese äußeren Umstände unüberwindbar waren (ihre Folgen hätten nicht abgewendet werden können).**

Vgl. Artikel 1148 des Code civil (französisches Bürgerliches Gesetzbuch) und 103 und 104 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)<sup>1</sup>

Mit Verträgen vom 4. und 7. Juli 1992 beauftragten Absender die SNCF entsprechend dem Angebot “Fret-express”, Früchte und Gemüse von Nîmes nach Rungis zu befördern. Davon ausgehend, dass Lieferverzögerungen den Verlust der verderblichen Ware verursacht haben, verklagen die Verlager die SNCF. Bezüglich des Versands vom 4. erhalten sie Genugtuung, jedoch nicht für jenen vom 7. Juli.

Alle Parteien strengen eine Revision an, die Fruchteproduzenten eine Hauptrevision, die SNCF eine Anschlussrevision.

#### 1. Versand vom 4. Juli:

Zur Stützung ihrer Ausführungen greift die Eisenbahn drei Mittel auf: Das Berufungsgericht hat Artikel 5-4-1 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen falsch ausgelegt, indem es den direkten Charakter der Verbindung und somit eine auf den der Auflieferung folgenden Tag vorgesehene Lieferung festgehalten hat. Darüber hinaus sehen die Geschäfts-

nationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 1998, Stand 28. Juni 2000 (9, 2000).

Es ist nicht Aufgabe des Sekretariates der OTIF, dieses auf Landesrecht gestützte Urteil kritisch zu bewerten. Siehe jedoch den Artikel von M. Tilche “Grève ferroviaire. Libérateur et licite” in Bulletin des transports et de la logistique, Nr. 2834/2000, S. 102/103

<sup>1</sup> Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 36 § 2 CIM, wenn auch der Begriff “höhere Gewalt” nicht verwendet wird und das Element der Unvorhersehbarkeit der “Umstände, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte” fehlt - s. Allégret, Transports internationaux ferroviaires, Fascicule 685, Editions du Juris-Classeur, 9, 1999

bedingungen Fristen vor, ausgenommen Sonn- oder Feiertage - ohne Unterscheidung zwischen Lieferung und Beförderung -, während die Spruchrichter diesen Ausschluss bei der Beförderungszeit nicht berücksichtigt haben. Schließlich erwähnt die Eisenbahn die Demonstrationen der Bauern, wodurch die Güter- und Personenzüge blockiert wurden, ganz zu schweigen von jenen der Kraftfahrer (infolge des Erlasses "Punkteführerschein"), wodurch ein Ausweichen auf den Verkehrsträger Straße vom Zufall abhängig geworden wäre.

Nachfolgend eine kurze Erläuterung, da Streitigkeiten im Eisenbahnbereich nicht so häufig vorkommen ...

Als Landbeförderer unterliegt die SNCF, wie auch die Straßenbeförderer, den Grundregeln des Code de commerce (Art. 103 und 104): Da ihre Haftung für Verluste und Schäden vermutet wird, kann sie sich von ihrer Haftung nur durch den Beweis eines Mangels des Gutes, eines Verschuldens des Berechtigten oder eines Falles höherer Gewalt befreien. Was Verspätungen anbelangt, so haftet sie außer bei (einfachem) Zufall oder bei Nichthaftungsklauseln für bestimmte Sendungen (Ausnahmebeförderungen).

Des Übrigen unterliegen ihre Beziehungen zu den Kunden den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (der Sernam unterliegt soweit erforderlich dem Mustervertrag für Kleingutbeförderung).

Diese Bedingungen bieten die Wahl zwischen mehreren Beförderungsarten mit spezifischen Fristen: „Fretchrono“ (vorbehalten für bestimmte Arten von Sendungen mit speziellen Zügen: z. B. "Chronofroid"), "Fretexpress", "Fret rapide" und "Freteco" für die anderen Sendungen. Der Verlager wählt die Beförderungsart, indem er schlicht und einfach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen beitrifft, wobei die gewählte Beförderungsart auf dem Beförderungsdokument festgehalten wird.

Bei diesen Beförderungsarten können die Fristen sich entweder auf die eigentliche Beförderung beschränken (Beförderung von Bahnhof zu Bahnhof) oder sich auch auf die Abholung und die Lieferung beim Empfänger (oder auf eine zeitlich verschobene Lieferung) beziehen, wobei die SNCF insgesamt verantwortlich ist.

Bei der Beförderungsart "Fretexpress" beginnt die Grundfrist an einem Tag A (Annahme zur Beförderung), die Bereitstellung für den Empfänger erfolgt je nach Verbindung entweder am nächsten

Tag (Tag B) oder am übernächsten Tag (Tag C). Entsprechend den Allgemeinen Geschäftsbedingungen verstehen sich diese Fristen "Sonn- und Feiertage nicht eingeschlossen", gegebenenfalls zuzüglich zusätzlicher Fristen.

Was die SNCF anbelangt, so hatte das Berufungsgericht zu Unrecht angenommen, dass der Ausschluss der Sonn- und Feiertage die Beförderung nicht betrifft. Folgt man der Überlegung des Gerichts, erfolgte die Abgabe am 4., da jedoch der 5. kein Werktag war, begann die Beförderung am 6. und die Bereitstellung erfolgte am 7., womit die Frist eingehalten wurde.

Das Revisionsgericht ist der Auffassung, dass die Verbindung direkt war, daher eine für den nächsten Tag vorgesehene Lieferung, außer es handelt sich um einen Sonn- oder Feiertag. Die strittige Klausel auslegend gelangt es zu der Auffassung, dass auf Grund der Tatsache, dass die Sendung am Samstag, dem 4. erfolgte, die Bereitstellung normalerweise am 5. zu erfolgen hatte. Da dieser jedoch ein Sonntag war, hätte sie am 6. erfolgen müssen. Tatsächlich fand sie jedoch erst am 7., d. h. mit Verspätung, statt.

Was die höhere Gewalt anbelangt, so ist diese auszuschließen, da die Demonstrationen allen bekannt und somit vorhersehbar waren und nicht bewiesen wurde, dass die äußeren Umstände unüberwindbar waren:

"In Erwägung, dass die SNCF dem angefochtenen Urteil vorwirft, sie dazu verurteilt zu haben, den von den Absendern erlittenen Schaden infolge des Verlustes der am 4. Juli 1992 versandten Güter zu ersetzen, währenddessen gemäß der Beschwerde, einerseits Artikel 5-4-1 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen vorsieht, dass bei der Beförderungsart "Fretexpress" die Sendung dem Empfänger am nächsten (Tag B) oder übernächsten Tag (Tag C) je nach Verbindung zur Verfügung gestellt wird, und die Verbindung Nîmes-Rungis im vorliegenden Fall einer vertraglichen Verpflichtung des Typs Tag A - Tag C entspricht; dass, indem es aus der direkten Verbindung zwischen Nîmes und Paris schloss, dass die SNCF am Tag B zu liefern hatte, hat das Berufungsgericht dem Vertrag eine Klausel hinzugefügt, die er nicht beinhaltete. Damit hat es den Vertrag verfälscht und gegen Artikel 1134 des Code civil verstoßen. Andererseits sieht Artikel 5-4-1 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen vor, dass die Lieferfristen sich ausschließlich auf Werkstage beziehen, ohne zwischen Liefertagen und Beförderungstagen zu unterscheiden. Indem es

festhielt, dass der Ausschluss der Sonn- und Feiertage nicht die Beförderungstage betrifft, hat das Berufungsgericht die Allgemeinen Geschäftsbedingungen falsch ausgelegt und gegen Artikel 1134 des Code civil verstoßen. Schließlich ergaben sich die Störungen, welche den Versand vom Samstag, 4. Juli betrafen, ausschließlich aus der heftigen und plötzlichen Demonstration von Landwirten, insbesondere von Obstgärtnern, die zu einer Blockierung des Eisenbahnverkehrs (Personen- und Güterzüge) insbesondere im Rhône-Tal führten. Die Blockierung und die Störungen sind nach Abfahrt des Zuges mit der Sendung des 4. Juli 1992 auf völlig unvermeidliche und unvorhersehbare Weise erfolgt, und dies unabhängig und zusätzlich zum Streik der Kraftfahrer, die bis dahin nur die Straßen blockiert hatten. Die Blockade und die Störungen des Eisenbahnverkehrs sind vollständig erwiesen und in den zahlreichen Dokumenten und Bescheinigungen, welche die SNCF regelmäßig dem Dossier hinzugefügt hat, festgehalten. Demzufolge konnten diese Bauerndemonstrationen in keinem Falle vom Berufungsgericht als "äußere, von allen bekannten Umstände" bezeichnet werden, insbesondere bei der Annahme des ersten Versands vom 4. Juli 1992. Das Berufungsgericht konnte auch nicht berücksichtigen, dass "auf Grund dieser Umstände die Berufungsbeklagten diese Sendung der Bahn anvertraut hatten, während die Störungen im Eisenbahnverkehr erst nach Annahme der Sendung vom 4. Juli 1992 aufgetreten sind. Auf Grund der Tatsache, dass der völlig unvermeidliche und unvorhersehbare Charakter der Blockierung des Eisenbahnverkehrs für die SNCF eindeutig ein Fall von höherer Gewalt darstellt, konnte das Berufungsgericht nur hervorheben und feststellen; da es dies nicht getan hat, verstößt das Urteil gegen Artikel 1148 des Code civil.

Das Berufungsgericht kam jedoch durch eine Auslegung, die durch die Zweideutigkeit des Artikels 5-4-1 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen "Fretexpress" erforderlich wurde, zu dem Schluss, dass die Verbindung Nîmes-Rungis eine Direktverbindung ist und demzufolge die SNCF die Ware am Tag nach der Annahme auszuliefern gehalten war, es sei denn, es handelt sich um einen Sonn- oder Feiertag.

Das Berufungsgericht gelangte in seiner Ermessensbefugnis in Bezug auf die Beweiselemente, die ihm vorgelegt wurden, zu der Auffassung, dass die von der SNCF vorgebrachten äußeren Umstände auf Grund ihrer Haftung infolge der verspäteten Ablieferung allen bekannt waren und deren Unüberwindbarkeit nicht bewiesen war, so dass diese

Umstände keinen Fall von höherer Gewalt darstellten."

## 2. Sendung vom 7. Juli:

Zur Begründung der Ablehnung des Antrags der Verlader hatte das Berufungsgericht festgehalten, dass die am 7. der SNCF übergebene Sendung tatsächlich ihr Ziel am nächsten Tag um 19.30 Uhr erreicht hatte. Trotz der späten Stunde wurde sie fristgerecht den Empfängern zur Verfügung gestellt. Da diese um die Verderblichkeit der Ware und ihre unmittelbar bevorstehende Ankunft wussten, lag es demnach an ihnen, die für den Empfang erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

In ihrer Beschwerde vertraten die Verlader die Auffassung, dass die Eisenbahn ihrer Beratungspflicht nicht nachgekommen ist, indem sie es erlaubte, die Ware in ungeeigneten Wagen zu befördern, und indem sie die Empfänger nicht über die Ankunft der Ware unterrichtete.

Die Entscheidung wird aufgehoben: Da gemäß den nicht widersprochenen Angaben der Absender die Lieferung im rechtlichen Sinne am 9. erfolgte, hat das Berufungsgericht, indem es davon ausging, dass die Ware am 8. bereitgestellt wurde, den Gegenstand des Streits verkannt und gegen Artikel 4 des Nouveau Code de la procédure civile (französische Neue Zivilprozessordnung) verstoßen. Bezüglich dieses Punktes wird das Verfahren an das Gericht von Montpellier verwiesen.

(Aus: Bulletin des transports et de la logistique, Paris Nr. 2847 vom 15.5.2000, S. 368/369)

## Sonstige Informationen

### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

*Oslo, 20./21. September 2001*

Das dritte und letzte Treffen des laufenden Jahres fand auf Einladung des norwegischen Eisenbahninspektorates statt. Dieses war erst 1996 gegründet worden, erfährt aber bereits wieder eine Veränderung, indem die Unfalluntersuchung ausgelagert wird in eine unabhängige Behörde, welche - ähnlich wie in Schweden - für verschiedenste Risikobereiche zuständig sein wird.



Einmal mehr war ein Hauptthema die geplante EU-Richtlinie über die Sicherheit der Eisenbahn, nachdem seit der vorhergehenden Tagung in Brüssel wieder verschiedene Expertenkontakte stattgefunden hatten - auch mit Einbezug der UIC - und eine ganze Anzahl von schriftlichen Stellungnahmen einzelner Aufsichtsbehörden an die Adresse der Kommission in Brüssel unter den ILGGRI-Mitgliedern ausgetauscht worden waren. Die Diskussion wurde insofern erweitert, als neu auch konkrete Vorstellungen der Kommission zur geplanten europäischen Eisenbahnagentur vorlagen.

Im Sinne des Gedankenaustausches und stufengerechter Koordination wurden drei Themenbereiche behandelt, welche letztlich alle mit der Frage nach der künftigen Rolle der nationalen Aufsichtsbehörden im neuen EU-System verknüpft sind:

- Gegenseitig anerkenbare Zulassung von Rollmaterial für den grenzüberschreitenden Verkehr (Beispiel Deutschland/Dänemark)
- Harmonisierte Sicherheitszertifikate (Konzept Vereinigtes Königreich)
- Situation bezüglich benannter Stellen im Eisenbahnbereich (Resultat einer ILGGRI-Umfrage).

Die Position und die Haltung der Aufsichtsbehörden ist selbstverständlich von großer Bedeutung mit Blick auf das COTIF-Zulassungsrecht. Soweit Kompetenzen bei den nationalen Behörden bleiben, die letztlich je nach Auftrag der Behörde und Einbettung in die nationale Gesetzgebung variieren können, gibt es auch Platz für das COTIF-Zulassungsrecht neben dem EU-System im Sinne einer Konkretisierung und anwendungsgerechten Instrumentalisierung. Mit dieser Sicht wurde den Teilnehmern an der Tagung vom Generaldirektor die neuste Fassung eines Vorgehenskonzeptes für die Umsetzung der Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) des COTIF 1999 vorgestellt, wobei darauf hinzuweisen war, dass noch unterschiedliche Sichtweisen bestehen zwischen dem Zentralamt und den Zuständigen bei der Europäischen Kommission. Dies war an einem Treffen am 11. September in Brüssel deutlich zum Ausdruck gekommen. Die Aussprache im Schosse der ILGGRI erlaubte, die ganze Problematik der Abstimmung zwischen Zentralamt und Kommission noch präziser zu formulieren.

## Bücherschau

**Allégret, Marc**, *Transports internationaux ferroviaires*, Juris-Classeur commercial, Hefte 687 (9, 2000), 690 (9, 2000) und 691 (3, 2001)

Das Heft 687 knüpft an die Kommentierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) in den Heften 682 bis 686 (s. Zeitschrift 2/2000, S. 190) an; es bezieht sich auf die vier Anlagen zu den ER CIM im System des gegenwärtig geltenden COTIF.

Im Teil betreffend die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (**RID**) befasst sich der Kommentar mit dem Ursprung und der Entwicklung des RID, seiner Rechtsnatur und Struktur. Ferner wird die bestehende Klassifizierung gefährlicher Güter dargelegt. Es wird auf die Besonderheiten bei ergänzenden Beförderungen gefährlicher Güter zur See, insbesondere auf Fährschiffen, und auf die damit verbundenen rechtlichen Probleme hingewiesen.

Sehr aufschlussreich für den Benutzer sind die Ausführungen betreffend die Haftung in besonderen Fällen, z.B. bei mangelhaften Angaben über das beförderte Gut oder bei mangelhafter Verpackung; diese Fälle sind mit zahlreichen Beispielen aus der Rechtsprechung illustriert.

Nach dem geschichtlichen Überblick und allgemeinen Bemerkungen zur Rechtsnatur der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (**RIP**) und zur Bedeutung von Privatwagen wird der Einstellungsvertrag charakterisiert und erläutert. Im Weiteren werden die einzelnen Bestimmungen des RIP analysiert, wobei den Bestimmungen betreffend die Haftung eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Auch hierzu wird eine beachtliche Anzahl von Rechtsfällen vornehmlich aus der französischen Rechtsprechung zitiert. Beim Vergleich zum französischen nationalen Recht wird insbesondere der Unterschied in den Verjährungsfristen betont (französischer Code de commerce: 10-jährige Verjährungsfrist für den Anspruch des Einstellers gegenüber der einstellenden Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung von Wagen; RIP: dreijährige Verjährungsfrist sowohl für die Ansprüche des Einstellers als auch für die Ansprüche der Eisenbahn, s. Art. 12 § 7).

Die Erläuterungen zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (**RICo**) und zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (**RIEx**) folgen der gleichen Systematik wie die Erläuterungen zum RID und zum RIP. Anhand der internationalen Rechtsprechung wird dargelegt, dass die Container, je nach dem, ob sie leer oder beladen befördert werden, als Gut oder als Verpackung besonderer Art angesehen werden; insofern können sie den Privatwagen nicht angeglichen werden.

Die Hefte 690 und 691 sind der Kommentierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) gewidmet. Wie im vorangehenden Heft werden vor der eigentlichen Kommentierung, im Rahmen von allgemeinen Bemerkun-

gen, die Entstehungsgeschichte der ER CIV und insbesondere der Haftungsbestimmungen, die Grundzüge sowie die Rechtsnatur der Regelung als zwingendes Recht dargelegt.

Der Autor beschränkt sich nicht auf theoretische Erläuterungen der für die Anwendung der ER CIV zu erfüllenden Bedingungen. Er gibt außerdem konkrete Hinweise zur Anwendung bzw. Nicht-Anwendung der ER CIV auf Verbindungen zwischen Frankreich und seinen Nachbarstaaten. Einige Bestimmungen der anwendbaren Tarife unterzieht er einer kritischen Analyse unter dem Gesichtspunkt der in Artikel 2 CIV vorgesehenen Ausnahmen vom Anwendungsbereich.

Im Hinblick auf die Verweisungen der ER CIV auf Landesrecht im Bereich der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind die Ausführungen zur Rechtslage der Berechtigten in Frankreich von besonderem Interesse. Einzelne Hinweise auf entsprechende Regelungen in einigen anderen Staaten, insbesondere in Bezug auf die Beschränkung des Schadenersatzes, kommen hinzu.

In den Fällen, in denen die ER CIV die Regelung bestimmter Fragen den internationalen Tarifen überlassen, werden die entsprechenden Bestimmungen des Gemeinsamen internationalen Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (TCV) erwähnt.

Bei den Erläuterungen betreffend die Beförderung von Reisegepäck verfehlt der Autor nicht, auf die Parallelität, aber auch - in einigen besonderen Fällen - auf die Unterschiede zu den ER CIM hinzuweisen. Die Beförderung von Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen wird ausführlich behandelt.

Es ist zweifellos zweckmäßig, dass der Kommentar bereits das neue COTIF, das in zwei bis drei Jahren in Kraft treten sollte, berücksichtigt, indem er auf die wichtigsten Änderungen hinweist.

Mit den vorliegenden Heften wird die Kommentierung der geltenden Einheitlichen Rechtsvorschriften abgeschlossen. Auf die neuen Anhänge zum COTIF, die im Rahmen des Protokolls von Vilnius angenommen wurden, wird vorerst nur allgemein, in Form von Aktualisierungsblättern zu den Heften 680 (6, 2000) und 685 (9, 2000) eingegangen. Man darf - auch nach Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius - auf eine Weiterentwicklung dieses einzigartigen Kommentarwerkes in französischer Sprache hoffen, das mit einer tiefen Sachkenntnis und außerordentlichen Sorgfalt bearbeitet ist, zumal es im französischen Sprachraum wohl der einzige umfassende moderne Kommentar ist. Er stellt nach wie vor ein wertvolles, un-

entbehrliches Arbeitsmittel für Juristen dar, die sich mit dem internationalen Eisenbahntransportrecht befassen.

**Bidinger, Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Lieferung 1/01, Stand Juni 2001, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird im Anschluss an die Lieferung 3/00 (s. Zeitschrift 1/2001, S. 18/19) erneut aktualisiert. Die wichtigsten Änderungen können wie folgt zusammengefasst werden.

- Änderung des § 54 des Personenbeförderungsgesetzes mit Geltung vom 16. Januar 2001: Es wurde die Möglichkeit eingeführt, dass die Landesregierung die technische Aufsicht anderen Stellen überträgt.
- Änderung der Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes betreffend die Gebührenregelung (§ 56) und die Ordnungswidrigkeiten (§ 61) durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. März 2001.
- Auswirkung des Gesetzes zur Neuordnung seuchenrechtlicher Vorschriften vom 20. Juli 2000 auf die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr: Die Bestimmung betreffend das Verhalten des Fahrpersonals (§ 9) wurde seit 1. Januar 2001 entsprechend angepasst.

Diese Änderungen der gesetzlichen Regelungen wurden einerseits im Textteil berücksichtigt, andererseits veranlassten die Autorin zur Neukommentierung der betroffenen Bestimmungen.

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, ist nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, "ein Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung" zu sein.

**Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus**, *Praxishandbuch Transportrecht*, 2. Ergänzungslieferung, Stand: Januar 2001, Verlag C.H. Beck, München, ISBN

3-406-43892-X, Grundwerk (Loseblatt-Ordner in Leinen, 626 Seiten) mit eingeordneter 2. Ergänzungslieferung (176 Seiten) DM 168.-

Das im Frühjahr 1999 erschienene Handbuch in Loseblatt-Form (s. Zeitschrift 3/1999, S. 126) setzt sich zum Ziel, für alle im Güterverkehr wichtige Sachverhalte richtige Lösungen entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften aufzuzeigen. Die übersichtliche Gliederung sowie praxisorientierte Fallbeispiele erleichtern die täglichen Entscheidungen bei Verhandlungen über das Transportgeschäft, bei Verträgen mit Auftraggebern und Subunternehmern, beim Abschluss von Versicherungen, bei der Prüfung der erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen, bei der Sicherung der Kostenerstattungs- und Schadenersatzansprüche sowie bei sonstigen Rechtsfragen.

Die zweite Ergänzungslieferung enthält - wie anlässlich der ersten Ergänzungslieferung angekündigt (s. Zeitschrift 3/2000, S. 284/285) - die noch zum Grundwerk gehörenden Ausführungen zum Lagerrecht und zu den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp). In den Vorbemerkungen zur Kommentierung der ADSp werden zunächst die Entstehungsgeschichte und insbesondere die Überlegungen dargestellt, die eine Rolle bei der Überarbeitung der ADSp im Zusammenhang mit der Reform des deutschen Transportrechtes gespielt haben. Die Versicherungslösungen im alten und im neuen System werden verglichen und kritisch betrachtet. Es wird betont, dass im Gegensatz zu sonst üblichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen, die einseitig vom Verwender aufgestellt wurden, die ADSp zwischen den Verbänden der interessierten Marktteilnehmer verhandelt und gemeinsam festgestellt sind. Als solche genießen sie auch eine besondere Berücksichtigung in der Rechtsprechung. Dies ist aus der Vielzahl der zitierten Rechtsfälle ersichtlich. Auf mehr als 70 Seiten werden die Bestimmungen der ADSp im Einzelnen kommentiert. Gelegentlich wird auf Kommentarwerke verwiesen.

Ferner wird eine Darstellung der rechtlichen Probleme des Palettenhandlings als ein zusätzlicher Teil des Handbuches angefügt. Es wird dabei festgestellt, dass bisher kein rechtlich geschlossenes System zur Ordnung des Palettentransports und -tausches entwickelt wurde. Es werden verschiedene Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches erwähnt, auf die man zurückgreifen kann. Die häufigsten Formen des Palettentausches werden aufgezählt und kurz beschrieben. Zum Schluss hat der Verfasser dieses Teiles, Rechtsanwalt Jürgen Knorre, "Zehn Gebote des partnerschaftlichen Palettentausches" als seine Empfehlung an die Praktiker formuliert.

Der Anhang mit den Texten wird durch diese Ergänzungslieferung zum Teil aktualisiert, zum Teil vervollständigt.

Das Handbuch wendet sich an Rechtsanwälte, Transportunternehmen, Versicherungen und alle mit dem Transportrecht befassten Personen. Es darf festgestellt werden, dass es seiner Zielsetzung gerecht wird, indem es Antworten aus rechtlicher Sicht auf die vielfältigen Fragen der Praxis gibt.

**Schackmar, Rainer**, *Die Lieferpflicht des Verkäufers in internationalen Kaufverträgen*, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München, 2001, 237 Seiten, ISBN 3 503 058389

Das vorliegende Buch beruht auf der Dissertation, die der Autor im Wintersemester 1999/2000 der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Bielefeld vorgelegt hat. Zunächst gibt der Autor einen Überblick über die Bedeutung des UN-Kaufrechtes an Hand von Zahlen über die Export-Import-Geschäfte für die Bundesrepublik Deutschland. Dann stellt er die geschichtlichen Grundlagen des Rechtes des internationalen Warenkaufes und die Bemühungen um seine Vereinheitlichung seit den 20-iger Jahren des letzten Jahrhunderts dar.

Ein umfangreiches Kapitel ist den Rechtsquellen und ihrem Verhältnis zueinander gewidmet, wobei zu Recht darauf hingewiesen wird, dass die dispositiven gesetzlichen Bestimmungen des UN-Kaufrechtes nur anwendbar sind, wenn nicht Vereinbarungen der Vertragsparteien, allgemeine Geschäftsbedingungen, Gebräuche oder Gepflogenheiten vorhanden sind. Schwierigkeiten bereitet die Einordnung der Incoterms in dieses Geflecht von Rechtsquellen, obwohl die Incoterms die am meisten verwendeten Handelsklauseln sind, mit denen die Unternehmen ihre Pflichten in internationalen Lieferverträgen näher bestimmen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Frage zu, welchen Rang die Erläuterungen der Internationalen Handelskammer (IHK) zu den Incoterms einnehmen.

Dabei unterscheidet der Autor zwei Fälle und zwar:

1. Den Fall, dass die Vertragsparteien in ihrem Vertrag der vereinbarten Klausel aus dem Katalog der Incoterms das Wort „Incoterms“ hinzufügen und
2. den Fall, dass die Vertragsparteien eine Klausel aus dem Katalog der Incoterms vereinbaren, ohne jedoch dieses Regelwerk zu erwähnen.

Im ersten Fall sind die Erläuterungen zu den Incoterms für die inhaltliche Ausgestaltung der vereinbarten Klausel

maßgeblich, weil der Hinweis auf die Incoterms dafür spricht, beide Parteien gingen von der Vorstellung aus, dass für ihre Pflichten die Erläuterungen der IHK zu den Incoterms maßgebend sein sollen.

Erwähnen hingegen die Vertragsparteien das Regelwerk der Incoterms nicht, sind der Grund für die Geltung der Erläuterungen der IHK zu den Incoterms internationale Gebräuche nach Artikel 9 Abs. 2 des UN-Kaufrechtsübereinkommens.

Da in der Praxis der Inhalt der Lieferpflicht des Verkäufers in internationalen Kaufverträgen nicht hinreichend bekannt ist und viele Probleme hervorruft, werden die einzelnen Bestandteile der Lieferpflicht und weitere, in Zusammenhang mit der Lieferpflicht bestehende Pflichten des Verkäufers bei Geltung des UN-Kaufrechts und bei Geltung der einzelnen Incoterms detailliert untersucht.

Wegen der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutung und der steigenden Bedeutung der Ex- und Importgeschäfte wird es immer wichtiger, sich mit dem Recht der internationalen Kaufverträge auseinanderzusetzen, so dass das vorliegende Werk allen in diesem Bereich Tätigen wärmstens empfohlen werden kann.

### **Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen**

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2902/2001, p. 517/518 - Bénéfice manqué ou perte d'une chance. Quelle indemnisation ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 2906/2001, p. 593-596 - Limitations d'indemnités. Montants mode par mode; p. 607/608 - Contrat de transport : Qu'est-ce qu'un tractionnaire ?

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 83/2001, S. 7 - Vom Leben in der Zwischenzeit. ADR und RID umstrukturiert - 1. Januar 2002 als Umstellungstermin sinnvoll (W. Pape)

*Idem*, Nr. 89/2001, S. 16 - Anmerkungen zu Rügefristen (H. Widmann)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 2/2001, p. 151-179 - New Slovenian Private Aviation Law (M. Pavliha, S. Simoniti)

*Idit la lettre*, Rouen, N° 51/2001, p. 3 - Royaume-Uni : Elargissement du droit d'action contre le transporteur aérien

*Internationales Verkehrswesen*, Hamburg, Nr. 7-8/2001, S. 361/362 - Erste Erfahrungen mit dem neuen deutschen Transportrecht (J. N. Roschmann)

*Journal OACI*, Montréal, N° 2/2001, p. 4-6 - Il y aurait intérêt à rationaliser le régime international des certificats de type (L. Weber, H. Holderbach); p. 7 et 29 - Un projet de convention vise à faciliter le financement de matériel volant (A. Espinola)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 28/2001, p. 34/35 - Qui dit A doit aussi dire B

*Idem*, n° 31-32/2001, p. 39 - Sondage corrobore jurisprudence (au sujet des Conditions générales de vente des transitaires)

*Railway Technical Review, International Journal for Railway Engineers*, Darmstadt, N° 2-3/2001, p. 31-37 - The interoperability of European high-speed railways (H. Seifart)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 6/2001, S. 244-247 - Die Einbeziehung der ADSP in den Verkehrsvertrag (D. Herzog); S. 248-256 - Minderungsrecht des Passagiers bei Flugverspätungen (M. Stefula, A. Thoß)

*Idem*, Nr. 7-8/2001, S. 277-284 - Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (B. Czerwenka)

*Uniform Law Review/Revue de droit uniforme*, Rome, N° 2001-1, p. 50-59 - Building a Railway to the Future - Progress on the Draft UNIDROIT/OTIF Rail Protocol / Les chemins de fer face aux enjeux de demain - Etat des travaux sur le projet de Protocole ferroviaire UNIDROIT/OTIF (H. Rosen)