



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2002

110. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Rumänien, S. 1

Liste der Schiedsrichter, S. 1

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Außerordentliche Tagung - Bern, 8.3.2002 - S. 4

Gefährliche Güter

UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

Kopenhagen, 20./21.2.2002, S. 5

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 18.-22.3.2002, S. 5

Weitere Tätigkeiten

Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF

Bern, 7./8.3.2002, S. 9

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) - Genf, 18.-21.2.2002 - S. 9

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung
Rom, 2.-4.2.2002, S. 10
Rom, 20.-22.3.2002, S. 10

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Paris, 11.3.2002, S. 11

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris – Urteil vom 28.4.2000 - Haftung des Beförderers für Beschädigung – qualifiziertes Verschulden (Landesrecht), S. 11

Sonstige Informationen

Forum Privatgüterwagen - Bern, 24.1.2002 – S. 13

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Amsterdam, 31.1./1.2.2002, S. 13

Bücherschau

Frohmayer, Albrecht / Mückenhausen, Peter (Hrsg.), EG Verkehrsrecht, 2. Ergänzungslieferung, S. 14

Fromm, Fey/Sellmann/Zuck, Personenbeförderungsrecht, Kommentar, 3. Auflage, S. 14

Koller, Ingo, Roth, Wulf-Henning, Morck, Winfried, Handelsgesetzbuch: Kommentar, S. 15

Tavakoli, Anusch Alexander, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, 1. Auflage 2001, S. 15

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 17

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

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

Ratifizierung des Protokolls 1999

Rumänien

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Rumänien am 8. März 2002 beim vorläufigen Depositär¹ seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Rumänien ist der sechste Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

¹ Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositärregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositär wahr.

Liste der Schiedsrichter

Gemäß Artikel 14 COTIF stellt das Zentralamt eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf aktuellem Stand. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen, die Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes sind, eintragen lassen. Das Zentralamt hat die Liste der Schiedsrichter zuletzt in der Zeitschrift 3/1991 (s. S. 85 ff) veröffentlicht.

Inzwischen sind mehrere Änderungen eingetreten, die jeweils einzeln veröffentlicht wurden (s. Zeitschrift 3/1993, S. 99, 4/1993, S. 150, 1/1994, S. 2, 3/1995, S. 86 und 4/1995, S. 178). Ferner haben im Laufe des Jahres 2001 auf eine Bitte des Zentralamtes folgende Staaten die Eintragungen in der Liste aktualisiert, berichtigt, Schiedsrichter streichen oder neue Schiedsrichter eintragen lassen: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Iran, Norwegen, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei und Vereinigtes Königreich.

Die aktuelle Schiedsrichterliste ist nachstehend aufgeführt. Sie erscheint auch auf der Homepage der OTIF (www.otif.org), wo sie in Zukunft nach jedem Eingang einer Mitteilung eines Mitgliedstaates gemäß Artikel 14 COTIF aktualisiert wird.

LISTE DER SCHIEDSRICHTER

Artikel 14 COTIF
Stand 1.2.2002

Belgien

Herr José **Compère**
Conseiller juridique principal, Chef de division
Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB) -
UCC Services généraux Affaires internationales 03 - 1
Local D3.41 - section 63
Rue de France 85
B - 1060 Bruxelles

Herr L. **Peersman**
Juriste
Secrétaire d'administration
Administration des transports
12, Cantersteen
B - 1000 Bruxelles

Bulgarien

Herr Petar **Peshev**
Directeur de la Direction Juridique
auprès des Chemins de fer de l'Etat bulgare (BDZ)
3, rue Ivan Vazov
BG - 1080 Sofia

Dänemark

Herr Henning **Rasmussen**
Chef des Rechtsdienstes bei der
Generaldirektion der Dänischen
Staatsbahnen
Sølvgade 40
DK - 1349 København K

Deutschland

Frau Dr. Beate **Czerwenka**
Ministerialrätin
Bundesministerium der Justiz
Jerusalemmer Str. 27
D - 10117 Berlin

Herr Thomas **Edler von Gäßler**
Regierungsdirektor
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen
Robert-Schuman-Platz 1
D - 53175 Bonn

Finnland

Herr Leif **Sevon**
Gerichtsrat am Obersten Gerichtshof
Pohjoisesplanadi 3
FIN - 00170 Helsinki

Frau Lena **Sisula-Tulokas**
Assistenzprofessorin
Svenska Handelshögskolan
PL 479
FIN - 00101 Helsinki

Frankreich

Herr **Querleux**
Directeur de la Compagnie nouvelle
de conteneurs
20, rue Hector-Malot
F - 75560 Paris Cédex 12

Herr **de Larminat**
Directeur des approvisionnements et
transports de la Chambre syndicale de
la sidérurgie française
5bis, avenue de Madrid
F - 75016 Paris

Griechenland

Herr Vassilios **Theofilou**
Conseiller juridique
Adjoint de l'Organisme des
Chemins de fer helléniques (CH)
1, rue Karolou
GR - 10437 Athènes

Iran

Herr Mohammad **Heidari**
Legal Consultant
Iranian Islamic Republic Railways (RAI)
Shahid Kalantari Bldg.
Rah-e-ahan sq.
IR - 13185 - Téhéran (Iran)

Herr Mehdi **Amini**
Legal Bureau Deputy
Iranian Islamic Republic Railways (RAI)
Shahid Kalantari Bldg.
Rah-e-ahan sq.
IR - 13185 - Téhéran (Iran)

Italien

Herr Dott. Salvatore **Amato**
 Dirigente Superiore
 Capo dell'Ufficio Legale ed Affari
 Generali
 Direzione Generale Azienda FS
 Servizio Commerciale e Traffico
 Piazza della Croce Rossa
 I - 00161 Roma

Herr Mario **Aceti**
 Primo Dirigente
 Capo della Divisione 2° dell'Ufficio Legale ed Affari
 Generali
 Direzione Generale Azienda FS
 Servizio Commerciale e Traffico
 Piazza della Croce Rossa
 I - 00161 Roma

Libanon

Herr Raymond **Farhat**
 Professeur de droit des transports à la
 Faculté de droit
 Chef du Département des Transports maritimes et
 terrestres
 RL - Beyrouth

Luxemburg

Herr Guy **Englebert**
 Juriste
 Inspecteur en chef à la
 Direction générale des Chemins de fer luxembourgeois
 9, Place de la Gare
 L - 1018 Luxembourg

Niederlande

Herr R. **Cleton**
 Conseiller juridique
 Ministère de la Justice
 Schedeldoekshavn 100
 B.P. 20301
 NL - 2500 EH La Haye

Norwegen

Frau Nina **Sunde**
 Juristische Beraterin/Rechtsanwältin des Norwegischen
 Bahnwerks
 Jernbaneverket
 Postboks 1162 Sentrum
 N - 0107 Oslo

Österreich

Herr Hon. Prof. Dr. Kurt **Spera**
 Präsident des Internationalen Verbandes der Tarifeure
 Geschäftsführer der Logotrans
 Europaplatz 1
 A - 1050 Wien

Herr Mag. jur. Wolfgang **Bleimuth**
 Bundesbahn-Direktionsrat
 Leiter des Arbeitsgebietes 3.4
 Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
 (ÖBB)
 Gauermannngasse 4
 A - 1010 Wien

Polen

Herr Zygmunt **Żółciński**
 Retired Director of the Tariffs Office of Polish Railways
 ul. Sandomierska 4 a m 11
 PL - 02-567 Warszawa

Herr Henryk **Golaszewski**
 Chief of the Division of Transport Law and Tariffs
 Polish Railways Research Institute for
 Transport Economics
 ul. Hoża 86
 PL - 00-682 Warszawa

Portugal

Herr Dr. Antonio José Sequeira de **Almeida Coragem**
 Directeur du Bureau juridique et
 Contentieux de "Caminhos de Ferro Portugueses, E.P."
 Estrada da Luz 134 - 3.º Esq.
 P - 1600 Lisboa

Herr Dr. Herculano Afonso **Lima**
 Chef de Division du Service Juridique Général de
 « Caminhos de Ferro
 Portugueses, E.P. »
 Urbanização da Portela
 Lote 65 - 10.º Frente
 P - 2685 Sacavém

Schweden

Herr Kurt **Grönfors**
 Professor in Maritime Law and
 Other Transport Law
 University of Gothenburg
 Vasaparken
 S - 41124 Gothenburg

Herr Åke **Weidstam**
 Chief Justice
 Retired Head of the District Court
 in Kristianstad
 Kanalgatan 2
 S - 29125 Kristianstad

Tschechische Republik

Herr JUDr. Jaroslav **Soušek**
 Direktor, Sektion Bahnen und
 Eisenbahnverkehr
 Ministerium für Verkehrs- und
 Fernmeldewesen der Tschechischen
 Republik
 Nábřeží L. Svobody 12
 CZ - 110 15 Praha 1

Herr Doz. Dr. Ing. Petr **Stejskal**
 Stellvertretender Direktor,
 Sektion für Finanzen und Ökonomik
 Ministerium für Verkehrs- und
 Fernmeldewesen der Tschechischen
 Republik
 Nábřeží L. Svobody 12
 CZ - 110 15 Praha 1

Tunesien

Herr Hédi **Mougaida**
 Licencié en droit
 Directeur des Affaires Juridiques et de
 la Documentation auprès du
 Ministère du Transport
 13, rue N° 8006 Montplaisir
 par l'Avenue Mohamed V
 TN - Tunis

Herr Khaled **Jedidi**
 Licencié en droit
 Chef du Département de la gestion du domaine
 ferroviaire et des affaires foncières auprès de la Société
 Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT)
 67, Avenue Farhat Hached
 TN - Tunis

Türkei

Herr Prof. Dr. Sabih **Arkan**
 Ankara Üniversitesi
 Hukuk Fakültesi Dekanlığı
 Ankara – Türkiye

Vereinigtes Königreich

Herr Robin **Bellis**
 Solicitor of the Supreme Court
 Legal Consultant
 Formerly Assistant Treasury Solicitor
 Department of Transport
 Lark Rise
 17 Russell Avenue
 GB - Swanage, Dorset, BH 192 ED

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Ausserordentliche Tagung

Bern, 8. März 2002

Unter dem Vorsitz von Herr Michel Aymeric (Frankreich) kam der Verwaltungsausschuss am 8. März 2002 in Bern zu einer ausserordentlichen Tagung zusammen.

Anlässlich dieser Tagung genehmigte er endgültig die entsprechend den vom ihm an der 96. Tagung gegebenen Vorgaben bereinigte Fassung des Vorschlags 2002 (s. Zeitschrift 4/2001, S. 72). Der

vorläufige Kilometersatz, der als Grundlage für die Berechnung der Beiträge dient, könnte auf sFr. 6.40 festgesetzt werden.

Des Weiteren stimmte der Ausschuss, entsprechend seinem Beschluss vom 8./9. November 2001 (s. Zeitschrift 4/2001, S. 71) und nachdem er die Beratungen der Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF vom 7./8. März 2002 (s. zu diesem Thema auch S. 9) gehört hatte, der Schaffung der Stelle eines Spezialisten für den Fachbereich Technik/Zulassung im Laufe des Jahres 2002 zu. Er stimmte der Anstellung eines Technikers vorläufig nur für einen Zeitraum von drei Jahren zu.

Schließlich wird der Ausschuss an seiner 97. Tagung (Wien, 23./24.5.2002) über die Zusammensetzung der Verhandlungsdelegation und das Verhandlungsmandat mit der EG beschliessen.
(Übersetzung)

Gefährliche Güter

UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

Kopenhagen, 20./21. Februar 2002

Am 20. und 21. Februar 2002 tagte erstmals die UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“, die aus dem Zusammenschluss der bisherigen Expertengruppe für das RID-Güter-Übereinkommen und der Ständigen Gruppe RID entstanden ist.

Zuerst wurde über die Geschäftsordnung dieser neuen Gruppe beraten.

Die Expertengruppe diskutierte über die Anpassung des UIC-Merkblattes 471-3 V (RID-Güterübereinkommen) an den Stand der RID-Ausgabe vom 1. Januar 2003. Diese überarbeitete Fassung soll der 39. Tagung des RID-Fachausschusses im November 2002 vorgelegt werden, damit über ein vereinfachtes Verfahren außerhalb der elfmonatigen Notifizierungsfrist noch ein Verweis auf dieses Merkblatt in die RID-Ausgabe 2003 aufgenommen werden kann.

Herr Visser, Vertreter der UIC in der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung, dem RID-Fachausschuss und dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter informierte die Expertengruppe über die wichtigsten Beschlüsse dieser Gremien.

Es wurde auch über einen Antrag der Schweiz für die Gemeinsame RID/ADR-Tagung diskutiert, in dem die Bildung einer Arbeitsgruppe „Übernahme von Normen in die Regelwerke RID und ADR“ vorgeschlagen wird. Herr Kietaihl, Vertreter der UIC beim CEN plädierte dafür, diese Arbeitsgruppe nicht zur nachträglichen Kontrolle der fertig gestellten Normen einzusetzen, sondern bereits in den Normungsprozess einzubinden.

Wie bei den vorangegangenen Sitzungen der Ständigen Gruppe RID der UIC gab es einen Erfahrungsaustausch über die Anwendung des umstrukturierten RID. Es ist festzustellen, dass von den Absendern in erster Linie noch die RID-Ausgabe 1999 angewendet wird, was über eine allgemeine Übergangsvorschrift im RID 2001 noch bis 31. Dezember 2002 möglich ist. Vom Vertreter der SBB wurde berichtet, dass die Prüfungsergebnisse der Kandidaten, die nach neuem Recht geschult wurden, besser ausfallen als die derjenigen, die noch nach altem Recht ausgebildet und geprüft wurden. Dies würde seiner Meinung nach auf eine verständlichere und klarere Struktur der neuen Gefahrgutrechtsvorschriften hinweisen.

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 18.-22. März 2002

25 Regierungen und 12 staatliche und nichtstaatliche internationale Organisationen, darunter zum ersten Mal die OSShD, haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn A. Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Diese Tagung war den drei folgenden Themen gewidmet:

1. Offen gebliebene Anträge
2. Harmonisierung RID/ADR
3. Tanks

Aus Zeitgründen wurde das 4. Thema « Neue Anträge » auf die nächste Tagung verschoben.

1. Offen gebliebene Anträge

In diesem Zusammenhang hat die Gemeinsame Tagung nicht nur Änderungen an der künftigen Ausgabe 2003 des RID und des ADR, sondern auch Korrekturen an der umstrukturierten Fassung vom 1. Juli 2001 vorgenommen. Diese Korrekturen werden Gegenstand eines Erratums 6 bilden!!! Einige der Änderungen an der Ausgabe 2003 werden für das RID erst zum 1. Januar 2004 berücksichtigt werden können, da es sich einerseits um materielle Änderungen und nicht um Korrekturen

handelt, die zuerst vom RID-Fachausschuss genehmigt werden müssen, und andererseits die Notifikationsfrist verstrichen ist, was für das ADR nicht der Fall ist. Im Rahmen der Ausgabe 2005 wurden die folgenden bedeutenden Themen behandelt:

In begrenzten Mengen verpackte und von den Beförderungsbedingungen freigestellte gefährliche Güter (Kapitel 3.4)

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass die gegenwärtige Situation verworren ist, da es keine Harmonisierung der Vorschriften betreffend die Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern in den Regelwerken für den Land-, See- und Luftverkehr gibt, was im Bereich der multimodalen Beförderungen zu großen praktischen Problemen führt.

Da geplant ist, dass der Expertenunterschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der UNO erneut über die Beförderung von Verbrauchsgütern berät, beschloss die Gemeinsame Tagung, sich nicht auf eine grundsätzliche Diskussion über diese Frage einzulassen und sich auf die Beratung der Anträge der Arbeitsgruppe zu Kapitel 3.4 zu beschränken, die am 6. und 7. September 2001 in Bern mit dem Ziel getagt hatte, eine Klärstellung der neuen Vorschriften des Kapitels 3.4 des umstrukturierten RID/ADR gegenüber den vorher geltenden Vorschriften herbeizuführen. Sie bat die Arbeitsgruppe, einen neuen vollständigen Antrag vorzulegen, der den ihr vorgelegten Kommentaren und den zum 1. Januar 2003 vorgesehenen Änderungen Rechnung trägt.

Zur Vermeidung von Doppelnennungen wurde angeregt, die Vorschriften mit gleichen Grenzwerten zusammenzufassen, wobei jedoch die Folgen einer solchen Vorgehensweise auf die Tabelle A des Kapitels 3.2 berücksichtigt und den Fällen Rechnung getragen werden sollte, in denen nicht gefährliche Güter mit gefährlichen Gütern zusammengepackt werden.

In einem allgemeineren Zusammenhang beantragte der Vertreter Österreichs, im Rahmen einer grundlegenden Überarbeitung, bei einigen Gütern die Höchstmenge je Beförderungseinheit bei der Beförderung als geschlossene Ladung wegen der großen auf diese Weise beförderten freigestellten Mengen zu begrenzen. Er wurde gebeten, einen entsprechenden schriftlichen Antrag vorzulegen.

Radioaktive Stoffe mit anderen überwiegenden gefährlichen Eigenschaften

Der Vertreter Österreichs hob die Auslegungsschwie-

rigkeiten betreffend die freigestellten Versandstücke der Klasse 7 hervor, die andere überwiegende gefährliche Eigenschaften aufweisen, jedoch seiner Meinung nach immer noch radioaktive Stoffe sind und stellte fest, dass einige Vorschriften der Klasse 7 demnach nicht anwendbar seien.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass es sich hierbei um freigestellte Versandstücke und nicht um freigestellte Stoffe der Klasse 7 handelt und die vorherrschende Gefahr nicht der Radioaktivität zugeordnet werden sollte.

Es wurde festgestellt, dass im Zusammenhang mit der Sondervorschrift betreffend die Klasse der überwiegenden Gefahr die Radioaktivität nicht in den übrigen Klassen erwähnt ist.

Der Sekretär der ECE/UNO erinnerte daran, dass die Frage der Nebengefahren auf der Tagesordnung der Arbeiten der IAEA stehe, um insbesondere Vorschriften für diese Nebengefahren zu berücksichtigen und bemerkte, dass die Anmerkung Österreichs dennoch zutreffend sei, da die neuen Vorschriften es nicht erlauben anhand der Kennzeichnung auf dem Versandstück die Gefahr der Radioaktivität der freigestellten Versandstücke, die Stoffe mit der Gefahr einer anderen Klasse beinhalten, zu identifizieren. Er erklärte, dass für diese freigestellten Versandstücke, die Vorschriften des RID/ADR (keine Kennzeichnung mit der UN-Nummer der Klasse 7, jedoch Kennzeichnung mit der UN-Nummer der anderen Klasse auf dem Versandstück; in der Dokumentation, Angabe der UN-Nummer und der offiziellen Benennung für die Beförderung der anderen Klasse, ergänzt durch die offizielle Benennung für die Beförderung der Klasse 7, jedoch ohne UN-Nummer der Klasse 7) nicht den Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerk, des IMDG-Codes und der Technischen Anweisungen der ICAO für die Dokumentation entsprechen (da zusätzlich zu den vom RID/ADR geforderten Informationen noch die UN-Nummer für die Klasse 7 anzugeben sei). Sie entsprächen außerdem nicht den Vorschriften der IAEA, denen zufolge auf dem Versandstück die beiden UN-Nummern anzubringen sind und im Beförderungsdokument die UN-Nummer und die offizielle Benennung für die Beförderung der anderen Klasse und für die Gefahr der Klasse 7 ausschließlich die UN-Nummer (ohne offizielle Benennung für die Beförderung) anzugeben ist. Er schlug vor, entweder eine Angleichung an das UN-Modellvorschriftenwerk vorzunehmen, oder eine Angleichung an die Vorschriften der IAEA auf der Grundlage eines neuen Textes für die entsprechende Sondervorschrift vorzunehmen.

Die Gemeinsame Tagung war der Auffassung, dass zuerst der UN-Expertenunterausschuss konsultiert werden sollte, bevor die Sondervorschrift zu Zwecken der Angleichung an die Vorschriften der IAEA geändert werde und dass zurzeit kein Anlass bestehe, das RID/ADR zu ändern.

Unterabschnitt 6.1.6.2 - Überarbeitung des Verzeichnisses der Stoffe, denen Standardflüssigkeiten zum Nachweis der chemischen Verträglichkeit von Fässern und Kanistern aus Kunststoff zugeordnet werden können

Nach einer ausgiebigen Diskussion über die Frage, ob der Unterabschnitt 6.1.6.2 zu ändern ist, um den von Deutschland durchgeführten Arbeiten Rechnung zu tragen, oder ob eher auf eine zur Zeit von CEN und ISO vorbereitete Norm über die Verträglichkeit mit Kunststoffen verwiesen werden sollte, beschloss die Gemeinsame Tagung mit großer Mehrheit, dem Antrag Deutschlands stattzugeben.

Es wurde insbesondere bemerkt, dass das RID und das ADR in diesem Bereich Vorreiter seien und die Erfahrung mit dem technischen Ausschuss TC 296 der ISO nicht sehr überzeugend seien, da die bisher vorbereiteten Normenentwürfe anstatt das RID und das ADR zu ergänzen, deren Vorschriften in geänderter Form übernehme, was für die Vorschriften weder nützlich noch annehmbar sei.

Die Gemeinsame Tagung nahm das Angebot Deutschlands an, eine informelle Arbeitsgruppe einzuberufen, um die für das RID/ADR zweckmäßigen Texte vorzubereiten. Unter der Voraussetzung, dass die Normen den Vorschriften entsprechen, könnte zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend der gegenwärtigen Praxis ein Verweis aufgenommen werden. Die Gemeinsame Tagung beschloss darüber hinaus, dass die Arbeiten die Verpackungen und die IBC erfassen sollten.

Vorgehensweise bei Funden radioaktiver Stoffe

Der Vertreter Deutschlands stellte die beantragte Vorgehensweise bei Funden radioaktiver Stoffe vor, das den Vorteil aufweist, die Vorschriften nicht ändern zu müssen (Klassifizierung gemäß Abschnitt 2.2.7, gegebenenfalls Trennung und anschließende Neuverpackung, und falls die Klassifizierung nicht möglich ist, von der zuständigen Behörde festzulegende weitere Vorgehensweise). Ziel dieses Antrages ist es, vorherige Verfahren, insbesondere die Beseitigung unter fragwürdigen Bedingungen, zu vermeiden. Er vertrat die Auffassung, dass die Trennung die erste Priorität darstelle und leicht durchzuführen sei. Die zweite Priorität bestehe darin, eine Notfallbeförderung mit

Genehmigung der zuständigen Behörde durchzuführen.

Der Vertreter Frankreichs stellte ein informelles Dokument der für die nukleare Sicherheit zuständigen französischen Behörde betreffend das in Frankreich geltende Verfahren vor. Er bemerkte, dass eine Trennung, Neuklassifizierung und Neuverpackung nicht immer möglich sei. Das vorgeschlagene Diagramm ermögliche es, in gewissem Maße Abhilfe zu schaffen.

Der Vertreter Österreichs machte auf den Absatz 1.4.2.2.4 des RID/ADR aufmerksam. Er zog eine Zusammenarbeit zwischen den für die nukleare Sicherheit zuständigen Behörden, welche entsprechende Vorschriften erarbeiten, vor.

Im Verlauf der Diskussion kam man zu dem Schluss, dass es zweckmäßig sei, mit der IAEA zusammenzuarbeiten, sich allgemein auf die zuständige Behörde zu verlassen, um über pragmatische Richtlinien zu verfügen, und dass das französische Verfahren in einer Arbeitsgruppe zusammen mit den Experten der Klasse 7 geprüft werden sollte. Dem Vertreter Frankreichs wurde vorgeschlagen, gegebenenfalls die erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Die Gemeinsame Tagung beschloss schließlich, die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise anzunehmen.

Vorgehensweise beim Fund radioaktiver Stoffe bei der Beförderung, insbesondere bei der Beförderung von Stahlschrott

Bei Feststellung einer erhöhten Dosisleistung ist grundsätzlich eine Klassifizierung nach Abschnitt 2.2.7 des RID/ADR vorzunehmen, bevor eine Weiterbeförderung stattfinden kann.

Eine zuverlässige Klassifizierung ist in der Regel nur nach einer Abtrennung der gegebenenfalls gefährlichen Stoffe (z.B. Fundstücke mit erhöhter Dosisleistung) möglich.

Ist die Klassifizierung, die Zuordnung zu einer UN-Nummer und die Einhaltung der anwendbaren Vorschriften nicht am Fundort möglich, so ist die weitere Vorgehensweise von der zuständigen Behörde festzulegen.

2. Harmonisierung RID/ADR

Die Gemeinsame Tagung bemerkte, dass der RID-Fachausschuss und die WP.15 nicht alle von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Änderungen für

die Ausgabe 2003 des RID/ADR angenommen haben, dass das OCTI gebeten worden sei, die für das RID entschiedenen Abweichungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der ECE/UNO zu Zwecken der Angleichung des ADR zu unterbreiten und dass das OCTI entsprechend den Arbeitsverfahren die Auffassung vertreten habe, dass diese Änderungen vorher erneut der Gemeinsamen Tagung vorgelegt werden sollten.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte die meisten Bemerkungen des RID-Fachausschusses. Die Gemeinsame Tagung empfahl daher, dass die WP.15 eine entsprechende Änderung des ADR erwägen sollte. Es wurde jedoch die nachstehende Bemerkung gemacht.

Das Sekretariat der ECE/UNO wünschte Auskunft darüber, ob diese Fragen erneut im Rahmen der Gemeinsamen Tagung behandelt werden müssen, falls die WP.15 die neuen Schlussfolgerungen der Gemeinsamen Tagung ablehnen sollte. Diese Frage wurde bejaht.

3. Tanks

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe für Tanks, Herr Ludwig (Deutschland), stellte die in den Dokumenten INF.39 und INF.40 wiedergegebenen Ergebnisse der Arbeiten seiner Gruppe vor, die vom 11. bis 13. März 2002 in Bonn getagt hatte. Dieser Bericht war Gegenstand der folgenden Diskussionen und Entscheidungen:

Saug-Druck-Tanks für Abfälle

Die Gemeinsame Tagung nahm die Anträge an, die zum Ziel hatten, im RID/ADR Vorschriften für Saug-Druck-Tankcontainer und -Tankwechselbehälter aufzunehmen, die den im ADR bestehenden Vorschriften für Tankfahrzeuge ähnlich sind.

Die Gemeinsame Tagung nahm zur Kenntnis, dass gegebenenfalls zusätzliche Arbeiten seitens des RID-Fachausschusses erforderlich wären, falls Vorschriften für Saug-Druck-Tankcontainer für Abfälle auch in das RID aufgenommen werden sollten.

Der Vertreter Deutschlands wünschte, dass diese neuen Vorschriften bereits 2003 in das ADR aufgenommen werden. Jedoch ist grundsätzlich vorgesehen, dass die WP.15 bei ihrer Tagung im Mai 2002, abgesehen von einigen für 2003 offen gebliebenen Fragen, nur die Änderungsanträge für 2005 behandelt.

Es wurde bestätigt, dass Saug-Druck-Tanks Abfälle der Verpackungsgruppe I befördern dürfen und auch für das

Abpumpen von reinen Stoffen aus anderen Tanks sowie für deren anschließende Beförderung verwendet werden dürfen.

Beförderung von Ammoniak, wasserfrei

Die Gemeinsame Tagung genehmigte den Grundsatz, eine Sondervorschrift für Ammoniak, wasserfrei (UN-Nummer 1005) für zusätzliche Rissprüfungen an diesen Druckgastanks aufzunehmen, womit sie der Empfehlung der Arbeitsgruppe nachkam. Ein redaktionell überarbeitetes offizielles Dokument, in dem die Häufigkeit dieser Prüfungen berücksichtigt wird, muss der nächsten Tagung jedoch noch vorgelegt werden.

Gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen und Prüfstellen

Die Gemeinsame Tagung erklärte sich grundsätzlich mit dem verfolgten Ziel einverstanden, einen neuen Abschnitt 1.8.6 aufzunehmen. Die Delegationen wurden jedoch gebeten, ihre Bemerkungen dem Vertreter der UIP mitzuteilen, der unter Berücksichtigung dieser Bemerkungen und der im Verlauf der Diskussion vorgebrachten Anregungen, insbesondere über die rechtlichen Folgen, die Harmonisierung der Verfahren und Prüfungen, die Anforderungen an die Sachverständigen sowie gegebenenfalls die Erteilung eines Mandates zur Ausarbeitung einer entsprechenden Norm an das CEN, einen neuen Antrag vorlegen wird.

Schaffung einer Arbeitsgruppe zu Normenfragen

Diese Frage war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. Bei einer ersten Abstimmung über die Frage, ob die Schaffung dieser von der Gemeinsamen Tagung bereits genehmigten Arbeitsgruppe nochmals überdacht werden sollte (s. Zeitschrift 2/2001, S. 25), ergab sich eine schwache Mehrheit (10 Stimmen gegen 8) dafür, nicht mehr auf die Schaffung dieser Arbeitsgruppe zurückzukommen.

Die Gemeinsame Tagung beschloss darüber hinaus, dass die Arbeitsgruppe nicht parallel zur Gemeinsamen Tagung tagen wird. Andererseits wurden bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe zu Tankfragen, die zwischen den Sitzungen stattfand, schlechte Erfahrungen hinsichtlich der Anzahl an vertretenen Staaten gemacht. Schließlich wurde vereinbart, dass bei der nächsten Gemeinsamen Tagung der Montagmorgen dazu dienen wird, den beiden Arbeitsgruppen (Tanks und Normen) einen Auftrag zu erteilen (zu behandelnde Dokumente). Von Montag bis Mittwoch wird die Tank-Arbeitsgruppe parallel und die Normen-Arbeitsgruppe außerhalb der Plenarsitzungen tagen. Es wurde ausdrücklich gefordert,

dass die Normen und vor allem die Normenentwürfe, auf die im RID/ADR verwiesen werden sollte, unbedingt den Delegierten der Gemeinsamen Tagung zur Verfügung gestellt werden müsse. Ein Mitglied des Sekretariates der ECE/UNO erklärte, dass das Sekretariat angehalten sei, den Umfang der Dokumentation zu beschränken, und es daher nicht wünsche, eine große Anzahl von Normen auf Papier zu veröffentlichen. Es sei leichter und kostengünstiger, die Normen als informelle Dokumente auf der Webseite der Transportabteilung zur Verfügung zu stellen.

Es wurde schließlich vereinbart, dass das Mandat und die vorgeschlagenen Verfahren, die noch nicht im Detail diskutiert und noch nicht angenommen wurden, Gegenstand einer Prüfung und entsprechender Beschlüsse durch die Gemeinsame Tagung sein werden.

ZUKÜNFTIGE ARBEITEN

Für die nächste Gemeinsame Tagung (Genf, 9. bis 13. September 2002) wurde folgende vorläufige Tagesordnung angenommen:

1. Offen gebliebene Fragen
2. Korrekturen im RID/ADR
3. Neue Anträge
4. Tanks
5. Normen
6. Harmonisierung
7. Verschiedenes
8. Zukünftige Arbeiten

Der Vorsitzende der Gemeinsamen Tagung teilte mit, dass die nächste Gemeinsame Tagung die letzte unter seinem Vorsitz sein werde. Er bat die Delegationen daran zu denken, einen Nachfolger für ihn zu finden. (Übersetzung)

Weitere Tätigkeiten

Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF

Bern, 7./8. März 2002

Die auf Initiative des Verwaltungsausschusses einberufene Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF (s. Zeitschrift 4/2001, S. 71) fand am 7. und 8. März 2002 in Bern statt. Den Vorsitz führte Herr Michel Aymeric (Frankreich), amtierender Vorsitzender

des Verwaltungsausschusses.

Insgesamt waren 21 Mitgliedstaaten an dieser Arbeitstagung vertreten, nämlich sämtliche Mitglieder des Verwaltungsausschusses sowie neun weitere Mitgliedstaaten (Deutschland, Belgien, Bulgarien, Finnland, Italien, Schweden, Tschechische Republik, Türkei und Bundesrepublik Jugoslawien). Ziel dieser Arbeitstagung war es, die für das Inkraftsetzen des COTIF 1999 im Verlauf der nächsten zwei bis drei Jahre erforderlichen Arbeiten festzulegen und zu rechtfertigen.

Die Arbeitstagung kam zu Schlussfolgerungen hinsichtlich der Aktivitäten, die in allen für die OTIF wichtigen strategischen Bereichen unternommen werden sollen. Der Verwaltungsausschuss wird an seiner 97. Tagung (Wien, 23./24.5.2002) die Schlussfolgerungen der Arbeitstagung formell genehmigen. Diese werden anschließend allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt und in der Zeitschrift veröffentlicht werden. (Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

64. Tagung

Genf, 18.-21. Februar 2002

Die OTIF war an der 64. Tagung des Binnenverkehrsausschusses – zeitweise auch durch den Generaldirektor des Zentralamtes – vertreten.

Der Binnenverkehrsausschuss genehmigte den Bericht der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“, die bei ihrer 55. Tagung die üblichen Themen wie Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), Transeuropäisches Eisenbahn-Projekt (TER), Erleichterung des Grenzübergangs im internationalen Eisenbahnverkehr und Rolle der Eisenbahnen bezüglich der Förderung des Kombinierten Verkehrs behandelt hatte (s. Zeitschrift 4/2001, S. 87).

Ferner genehmigte der Binnenverkehrsausschuss die Berichte der Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“, die

im vergangenen Jahr zwei Tagungen abgehalten hatte (s. Zeitschrift 2/2001, S. 29, und 3/2001, S. 63). Diese Arbeitsgruppe befasst sich neben der Betreuung und Weiterentwicklung des Europäischen Übereinkommens über wichtige Strecken und Einrichtungen des internationalen kombinierten Verkehrs (AGTC) auch mit der Möglichkeit einer Harmonisierung der Haftungsregime für den multimodalen Verkehr. Der Binnenverkehrsausschuss verlängerte das dahingehende Mandat der Arbeitsgruppe und ihrer besonderen Sachverständigengruppe. Die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet mit dem Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) und mit der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) soll fortgesetzt werden. Der Ausschuss konnte hingegen keine Richtlinien für die weitere Arbeit der informellen Sachverständigengruppe, an der sich die OTIF beteiligt (s. Zeitschrift 1/2000, S. 65, und 3/2000, S. 236), - hinsichtlich des Anwendungsbereichs der ins Auge gefassten Regelung der Haftung im multimodalen Verkehr (regional oder global) und ihrer rechtlichen Natur (zwingend oder dispositiv) - geben.

Der Binnenverkehrsausschuss behandelte zahlreiche weitere Themen, die von der Umsetzung der Beschlüsse der Regionalkonferenz für Transport und Umwelt (Gemeinsames Aktionsprogramm von Wien, 1997), und der Londoner Charta über Transport, Umwelt und der Gesundheit (1999), über die Fragen der Sicherheit insbesondere im Straßenverkehr, neue Entwicklungen und Umsetzung der internationalen Instrumente in der Binnenschifffahrt, harmonisierte Vorschriften betreffend die Beförderung gefährlicher Güter (s. auch Zeitschrift 2/2001, S. 22-28, 3/2001, S. 46-57 und 58-61 sowie 4/2001, S. 72-74 und 79-84) bis zu verschiedenen Geschäften statutarischer und organisatorischer Art reichen.

**Internationales Institut für die
Vereinheitlichung des Privatrechts
(UNIDROIT)**

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung

Redaktionsgruppe

Rom, 2.-4. Februar 2002

Die Redaktionsgruppe, in der auch das Sekretariat der OTIF vertreten war, hatte die Aufgabe, die Anpassungen vorzunehmen, die sich ergeben haben:

1. aus den Beratungen des gemeinsamen Ausschusses von Regierungsexperten im März 2001 in Bern (s. Zeitschrift 1/2001, S. 8/9),
2. aus den Beratungen und den Beschlüssen der diplomatischen Konferenz, Kapstadt, 29. Oktober-16. November 2001, hinsichtlich des Grundübereinkommens über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung und des Luftfahrtprotokolls hierzu (s. Zeitschrift 4/2001, S. 87/88).

Die Redaktionsgruppe konnte die Arbeiten bis zum Artikel XV abschliessen (die gemeinsame Tagung von Regierungsexperten, Bern, 15./16.3.2001, hatte nur die vorgenannten Artikel beraten). Eine Bereinigung auf Grund der Beschlüsse der diplomatischen Konferenz für die übrigen Artikel wird unmittelbar von den Sekretariaten vorläufig vorgenommen werden. Auch die Aufgabe der endgültigen Fertigstellung der redaktionellen Überarbeitung der französischen Fassung wurde von der Redaktionsgruppe den Sekretariaten übertragen.

Damit werden für die für Juni 2002 geplante zweite gemeinsame Tagung von Regierungsexperten entsprechende Textentwürfe zur Verfügung stehen.

Registry Task Force

Rom, 20.-22. März 2002

Die erste Sitzung der von der Gemeinsamen Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten für die Vorbereitung eines Entwurfes eines Protokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials im März 2001 eingesetzten Registry Task Force fand unter Vorsitz von Herrn Peter Bloch (USA) statt. Ko-Vorsitzender war Herr Fabio Crococo (Italien). Neben dem Vorsitzenden und Koordinator der Eisenbahnarbeitsgruppe und dem Vertreter der OTIF waren noch Sachverständige des Vereinigten Königreichs, Kanadas, Chinas, Finnlands, Ungarns, Schwedens der USA sowie der Société Internationale des Télécommunications aéronautiques (SITA) vertreten.

Nach einem Überblick über bestehende Systeme vor allem in den USA und in Kanada wurden Probleme erörtert, die sich aus der unterschiedlichen Konzeption eines am Sicherheitsgegenstand und eines am Schuldner orientierten Registers ergeben. Ausführlich diskutiert

wurde die Frage nach dem oder den möglichen eindeutigen Identifizierungsmerkmal(en), ohne dass allerdings bisher eine allgemein geeignete Lösung gefunden werden konnte. Weiters wurde die Möglichkeit und der Nutzen eines Lexikons, um verschiedene Systeme der Registrierung miteinander zu verbinden, erwogen.

Den Teilnehmern der Tagung wurde von der SITA das bei ihr in Entwicklung befindliche, voll elektronische Registrierungssystem vorgestellt, das sich bereits in einem sehr weit fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befindet. Schliesslich wurden den Mitgliedern der Registry Task Force verschiedene konkrete Aufgaben zur Vorbereitung der nächsten Sitzung übertragen.

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Anhörung der internationalen Organisationen

Paris, 11. März 2002

Im Wesentlichen ging es darum, den – erstaunlich vielen – nichtstaatlichen Organisationen Gelegenheit zu geben, sich zu den Dokumenten zu äussern, die für die kommende CEMT-Ministertagung im Mai in Bukarest vorbereitet werden. Gleichzeitig waren auch Hinweise erbeten zur Einschätzung der künftigen Rolle der CEMT sowie der geeigneten Zusammenarbeit aus der Sicht dieser Organisation.

Die Diskussion verlief erstaunlich konstruktiv, offensichtlich nicht zuletzt deshalb, weil die CEMT-Dokumente und die Plattform der CEMT-Ministertagung auch als Korrektiv zum neuesten Weissbuch der Europäischen Kommission über die europäische Verkehrspolitik gesehen werden, dem von verschiedener Seite wenig Realitätsgehalt attestiert wird. Eine interessante Debatte entwickelte sich rund um die Themen der Umlagerungspolitik und der Intermodalität. Einem echt intermodalen Ansatz in der Verkehrspolitik fehle der politische Wille dahinter. Es sei eine bessere Zieldefinition erforderlich, die davon ausgehe, dass jeder Verkehrsträger seine Bedeutung habe und hinsichtlich seiner Investitionsbedürfnisse nicht straflos zu Gunsten anderer Verkehrsträger vernachlässigt werden könne. Eine nicht abgeschlossene Diskussion drehte sich um die, zum Teil neu eingebrachten, Begriffe „Modal Split“, „Modal Shift“ und „Modal Merge“.

Aus Sicht OTIF drängte sich nicht auf, Stellung zu nehmen. Ohne weiteres konnte dem sich heraus-

schälenden Konsens darüber beigegeben werden, dass die CEMT ihre Legitimation in erster Linie als „Think Tank“ der Verkehrsminister finde in einem Raum, der wesentlich über denjenigen der EU hinausgeht (41 Mitgliedstaaten – also vergleichbar mit der OTIF). Im Vordergrund der Aktivitäten stehen die vertiefte Analyse und die Kohärenz aus der Sicht der gesamten Verkehrsproblematik.

Beim Sekretariat der CEMT steht zur Diskussion, regelmässig ein ähnliches Hearing, jedoch beschränkt auf die zwischenstaatlichen internationalen Organisationen, durchzuführen.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 28. April 2000

- 1. Der Beförderer hat eine grobe Fahrlässigkeit, welche jegliche Haftungsbegrenzung ausschließt, begangen, indem er verderbliche Güter, die unter kontrollierter Temperatur befördert wurden, zurücklässt, ohne sicherzustellen, dass ein Verantwortlicher über das Hinterlegen der Güter informiert ist und sich bereit erklärt hat, diese in Empfang zu nehmen.**
- 2. Die Verjährung des Anspruchs auf Schadenersatz kann nicht beginnen, wenn der Beförderer das Gut innerhalb des Geländes des Unternehmens zurücklässt, ohne entlastet worden zu sein, da dies nicht als Ablieferung gilt.**

Siehe Artikel 103 und 108 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)¹

Am 6. Oktober 1995 übergibt ein Labor (L.F.B.) dem Sernam² zwei Paletten pharmazeutischer Produkte zur Beförderung unter kontrollierter Temperatur an ein Krankenhaus in Bordeaux. Letzterem zufolge werden die Güter am Sonntag, dem 8. auf dem Gehweg deponiert und der prallen Sonne ausgesetzt,

1 Vergleichbare Bestimmungen finden sich in Artikel 36 und 44 sowie in Artikel 58 § 2 Buchstabe b) der ER CIM
2 Gehört zur Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)

aufgefunden. Der Absender schreibt noch am gleichen Tag das Labor an, um einen Umtausch der Produkte zu fordern. Am 8. Oktober 1996 verklagt der Absender die SNCF auf Zahlung eines Betrags in Höhe von FF. 132'227.-, was dem Wert der Güter entspricht.

Mit Urteil vom 4. November 1997 lehnt das Tribunal de commerce von Meaux die Einrede der Unzulässigkeit der Klage wegen Verjährung ab und verurteilt die EPIC³ zur Zahlung des geforderten Betrags. Zur Bekräftigung ihres Einspruchs beruft sich die SNCF auf Artikel 108 (jetzt L. 133-6) des Handelsgesetzbuchs, da die Klageschrift mehr als ein Jahr nach dem 7. Oktober 1995, dem vertragsmäßig vorgesehenen Tag für die Übergabe und Tag der tatsächlichen Ablieferung (diese konnte nicht an einem Sonntag erfolgen), zugestellt wurde.

In der Sache selbst fordert sie die Anwendung der Schadenersatzhöchstbeträge des Sernam, d. h. eine Begrenzung des Schadenersatzes auf FF. 15'000.-, wobei sie den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit mit der Begründung ablehnt, dass der Absender von Gütern, insbesondere bei einer Beförderung unter kontrollierter Temperatur, eine der Beförderung angepasste Verpackung vorsehen müsse.

Für den Absender ist die einjährige Verjährungsfrist nicht eingetreten, da nichts beweise, dass die Ablieferung auch tatsächlich am 7. erfolgte. Darüber hinaus sei kein gänzlicher Verlust entstanden, so dass der Verweis auf den Ablieferungstag gegenstandslos ist. Schließlich unterstreicht er, habe die Nachlässigkeit darin bestanden, verderbliche Güter, die zumal verspätet geliefert wurden, ohne Schutz der Sonne auszusetzen.

Demnach hat das Gericht über zwei Probleme zu entscheiden: die Zulässigkeit der Klage und die grobe Fahrlässigkeit.

Artikel 108 (jetzt L. 133-6) des Handelsgesetzbuches legt die Verjährungsfrist auf ein Jahr fest. Diese Frist beginnt:

- bei gänzlichem Verlust ab dem Datum, an dem die Ablieferung hätte erfolgen sollen (Ablauf der vereinbarten Frist oder gegebenenfalls, sofern keine Frist vereinbart wurde, der in den Musterverträgen vorgesehenen Frist);

- in allen anderen Fällen ab dem Tag der Übergabe oder des Angebots der Lieferung.

Im vorliegenden Fall gibt es drei Möglichkeiten die Angelegenheit zu behandeln: als gänzlichen Verlust, als Beschädigung oder als Nichterfüllung des Beförderungsvertrages. Letztere Möglichkeit war auszuschließen, da das Gut zum vereinbarten Ort befördert wurde. Ein gänzlicher Verlust war äußerstenfalls vorstellbar, insofern als der Absender einen Umtausch der Güter gefordert hatte: Die Verjährung wäre dann ab dem für die Ablieferung **vorgesehenen Tag** gelaufen (d.h. dem 7. vor zwölf Uhr) und eingetreten. Wenn man sich hingegen auf die „Beschädigung“ beruft, habe es mangels physischer und rechtlicher Annahme, was der Begriffsbestimmung der Ablieferung entspricht (die im Übrigen in den neuen Musterverträgen festgehalten ist), weder ein Angebot der Lieferung noch eine Übergabe des Gutes gegeben. Somit war Artikel 108 nicht anwendbar, so dass die Verjährungsfrist nicht beginnen konnte: Die Klage war daher zulässig.

Verblieb der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit, welchem der Beförderer auf Grund der Abwesenheit des Empfängers widersprach. Schlechtes Argument: Bei einem Ablieferungshindernis ist der Frachtführer gehalten, den Auftraggeber zu informieren und falls keine Anweisungen vorliegen, sich professionell zu verhalten und das Gut mit der nötigen Sorgfalt aufzubewahren. Verderbliche Güter zurückzulassen, insbesondere bei Nichteinhaltung der Lieferfrist, stelle eine Nachlässigkeit dar.

« In Erwägung, dass die Beförderung mit der Ablieferung endet; dass im vorliegenden Fall, die SNCF nicht den Beweis erbringt, dass die Ablieferung vereinbarungsgemäß am 7. Oktober 1995 erfolgt wäre, da sie nicht beweisen konnte, das Gut einer zur Annahme berechtigten Person, die in der Lage gewesen wäre, dessen Zustand zu prüfen und es in Besitz zu nehmen, übergeben zu haben; dass sie anführt, ihr Fahrer habe das Gut auf dem Gelände des Krankenhauses abgeladen und zurückgelassen, ohne davon entlastet worden zu sein, dies somit nicht als Ablieferung betrachtet werden könne; dass somit die in Artikel 108 des Handelsgesetzbuchs vorgesehene Verjährungsfrist erst am 7. Oktober 1995 beginnen konnte; dass die Klageschrift daher am 8. Oktober 1996 zugestellt wurde, ist der Anspruch nicht verjährt;

In Erwägung, dass die SNCF ihrem Kunden mitgeteilt hat, ihr Fahrer habe sich zu dem Raum begeben, an dem er gewöhnlich das Gut abgeliefert und er auf Grund der Tatsache, dass dieser Raum abgeschlossen war, entsprechend den Anweisungen einer Krankenschwester,

³ Entsprechend ihrem Statut ist die SNCF eine EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial - öffentlich-rechtliche Wirtschaftsanstalt)

die es abgelehnt hat, die Empfangsbescheinigung zu unterzeichnen, die Paletten unter einem Vordach deponiert hat;

In Erwägung dessen, dass durch das Zurücklassen der Paletten, unter den erwähnten Bedingungen, ohne zu prüfen, ob ein Verantwortlicher über das Hinterlegen der Güter informiert wurde und sich bereit erklärte, die Güter anzunehmen, dies obwohl im Frachtbrief ausdrücklich angegeben war, dass es sich um dringende Medikamente handelt und die Beförderung als Expressgut dem Absender die Einhaltung der vorgesehenen knappen Lieferfrist garantieren sollte, beging der Fahrer eine Fahrlässigkeit, für die die SNCF haftet; dass diese Nachlässigkeit von einer Schwere ist, die an Vorsatz grenzt und seine Unfähigkeit, die ihm übertragene Aufgabe zu erfüllen, beweist; dass L.F.B. somit berechtigt ist, der SNCF eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen, welche jegliche Haftungsbegrenzung ausschließt."

(Auszug aus : Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2865 vom 23.10.2000).
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

Forum Privatgüterwagen

Bern, 24. Januar 2002

Unter dem Titel „Forum Privatgüterwagen: Wirtschaftliche Bedürfnisse und rechtlicher Rahmen“ luden das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Verband der Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP) der Schweiz zu einem Forum ein. Die unaufhaltsam voranschreitende Eisenbahnliberalisierung berührt auch und vor allem die Privatgüterwagen. Das vom CIT und vom VAP veranstaltete Forum sollte dazu dienen, die Bedürfnisse und Erwartungen der Wirtschaft auszuloten und den dafür geeigneten Rechtsrahmen zu untersuchen. Das Forum richtete sich an Logistiker, insbesondere Mitglieder des VAP, Vertreter der Bahnen, Vertreter von Bund und Kantonen und an die nationalen Transportmedien.

Ein Vertreter des Sekretariates der OTIF, Herr Dr. Mutz, hielt ebenfalls ein Referat über das geltende und künftige „Wagenrecht“, dem eine angeregte Diskussion folgte. Es war erfreulich, in den Schlussworten des Generalsekretär der VAP, Herrn Furrer, zu hören, dass

die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, so wie sie in Vilnius 1999 angenommen wurden, von ihm als geeignetes Instrument für den internationalen Eisenbahnverkehr erachtet werden.

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Amsterdam, 31. Januar/1. Februar 2002

Es war ein gutes Treffen mit dichtem Informationsprogramm, dies zweifellos als Ausdruck der intensiven Auseinandersetzung mit dem rasch Gestalt annehmenden EG-Gemeinschaftsrecht im Eisenbahnbereich. Aktuell sind das zweite Eisenbahnpaket und insbesondere die Sicherheitsrichtlinie bzw. die geplante europäische Eisenbahnagentur. Dabei ist es nicht so, dass die betroffenen Eisenbahnaufsichtsbehörden nur Probleme sehen und Zeit gewinnen wollen. Es gibt durchaus Teilbereiche (die Sicherheitslinie als solche), bei denen man auf eine Beschleunigung hofft, weshalb offenbar auch zur Diskussion steht, das Programm der Kommission aufzuteilen.

Andererseits ist aber offensichtlich, dass immer noch unterschiedliche Ausgangslagen, Vorstellungen, Geschwindigkeiten bestehen, innerhalb der EU und – noch mehr – außerhalb der Gemeinschaft.

Die OTIF ist aufgerufen, ihre Rolle zu spielen, so wie sich das an der Veranstaltung vom 5. Dezember 2001 herauskristallisiert hat, d.h., mit einem rasch eingesetzten Vorläufer des Fachausschusses technische Fragen aber auch weiteren Dienstleistungen, die sonst nicht ohne weiteres zur Verfügung stehen würden. Mit solchen Dienstleistungen kann sich die OTIF profilieren und nützlich machen.

Konkret ist in diesem Sinne in Amsterdam vereinbart worden,

- eine rasche Umfrage zu begrifflichen Vorstellungen und organisatorischen Dispositionen im Bereich der Eisenbahnaufsicht bzw. der im Spiel stehenden hoheitlichen Aufgaben. Die Umfrage soll so zu einem Resultat kommen, dass dieses bereits an der nächsten ILGGRI-Tagung im Mai in Lissabon vorgestellt werden kann;
- eine Veranstaltung, vom Zentralamt in Bern organisiert, im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit unter besonderer Berücksichtigung des Gefahrguttransportes und Methoden der Risiko-

beurteilung für die Umwelt. Die geeignete Konzeption diesbezüglich ist noch zu klären. Ein Termin kann frühestens in der zweiten Hälfte 2002 ins Auge gefasst werden. Es wird darum gehen, in geeigneter Weise den RID-Fachausschuss einzubeziehen und dabei auch seine Rolle zu stärken.

Bücherschau

Frohnmayr, Albrecht / Mückenhausen, Peter (Hrsg.), *EG Verkehrsrecht*, Verlag C.H. Beck, München, 2000, 2. Ergänzungslieferung, Mai 2001

Das Grundwerk in Loseblattform ist 2000 erschienen (s. Besprechung in Zeitschrift 1/2000, S. 81 ff). Nachdem bereits durch die erste Ergänzungslieferung eine Vervollständigung und Aktualisierung erfolgte (s. Zeitschrift 2/2001, S. 42 ff), wird nun mit der zweiten Ergänzungslieferung das Werk weiterentwickelt, indem einerseits neue, im Jahr 2001 erlassene Richtlinien – betreffend den Eisenbahnverkehr – und andererseits früher erlassene, inzwischen teilweise novellierte Richtlinien – betreffend andere Verkehrsträger – erstmals erläutert werden.

Die Kommentierung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft wurde unter Berücksichtigung der Richtlinie 2001/12/EG überarbeitet. Es wird dargelegt, wie durch diese Richtlinie das überkommene Netzmonopol der Staatsbahnen zu Gunsten des Netzzuganges konkurrierender Eisenbahnunternehmen weiter erheblich eingeschränkt wird. Der erweiterte Umfang der Zugangsrechte wird präzise umschrieben und zusammen mit den weiteren Elementen der Novellierung erläutert. Für die Umsetzung der neuen Richtlinie durch die einzelnen Mitgliedstaaten der EG läuft nun eine Frist bis zum 15. März 2003. Es wird darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der EG nach wie vor unterschiedliche Strukturen aufweisen; eine formal selbständige Rechtsform, wie sie in einigen Staaten eingeführt wurde, garantiert noch lange nicht eine Unabhängigkeit vom Staat. Auf eine konkrete Darstellung der einzelnen Schritte bei der Umsetzung der Bahnreform in verschiedenen Staaten wird jedoch – im Gegensatz zur bisherigen Fassung – verzichtet.

Kleinere Anpassungen - entsprechend der Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates - ergaben sich bei der Kommentierung der

Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, deren einige Artikel durch die Richtlinie 2001/13/EG eine neue Fassung erhielten.

Die zweite Ergänzungslieferung enthält ferner Erläuterungen der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung; diese ersetzen die Ausführungen betreffend die aufgehobene Richtlinie 95/19/EG des Rates und ihre Umsetzung in Deutschland.

Unter den weiteren in der zweiten Ergänzungslieferung erstmals behandelten Richtlinien ist die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems besonders zu erwähnen. Konsequenterweise wurde für deren Kommentierung der gleiche Aufbau wie bei jener der Richtlinie 96/48/EG betreffend die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gewählt.

Dieser hervorragende Kommentar zu den wichtigsten Vorschriften des Sekundärrechtes der EG, die den Verkehr betreffen, sollte in keiner Fachbibliothek fehlen. Er wendet sich an die mit der Umsetzung dieses Rechtes befassten staatlichen Institutionen genauso wie an Unternehmen der Verkehrsindustrie und Rechtsanwälte.

Fromm, Fey/Sellmann/Zuck, *Personenbeförderungsrecht, Kommentar*, 3. Auflage, Verlag C.H. Beck, München, 2001, Seiten XXIV, 296

Vor sechs Jahren, am 1. Januar 1996 ist das neue deutsche Personenbeförderungsrecht in Kraft getreten, dessen ungeachtet befindet sich dieses Rechtsgebiet in ständiger Entwicklung.

In dieser Rubrik wurden die Leser schon seit Jahren im Rahmen der Besprechung des Kommentars von Bidinger über die Entwicklungen auf dem laufenden gehalten. In Heft 4/2001 wurde erstmals der in Loseblattform in zwei Bänden herausgegebene umfangreiche Kommentar des Personenbeförderungsgesetzes von Fielitz/Grätz besprochen. Hiermit möchte die Redaktion der Zeitschrift auf einen weiteren Kommentar zum Personenbeförderungsrecht hinweisen, der mit rund 300 Seiten deutlich knapper gefasst ist.

Neben dem Personenbeförderungsgesetz wird die Berufszugangsverordnung unter Bedachtnahme auf die wesentliche Rechtsprechung erläutert.

In einem Anhang werden die Texte der wichtigsten EU-Vorschriften abgedruckt. Es handelt sich um die Verordnung (EWG) Nr. 191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs, die Verordnung (EWG), Nr. 684/92 für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, die Verordnung (EG) Nr. 12/98 über die Bedingungen für die Zulassung vom Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr und die Verordnung (EG) Nr. 2121/98 mit Durchführungsvorschriften zu den vorgenannten zwei Verordnungen.

Von den ebenfalls im Anhang abgedruckten nationalen Vorschriften sei hier nur das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) erwähnt.

Das Personenbeförderungsrecht regelt nicht nur die komplexen Rechte und Pflichten der Unternehmern und ihres Personals, sondern auch die ihrer Kunden. Auch für diesen Personenkreis ist es daher wichtig, sich anhand einer knappen, aber kompetent verfassten Kommentierung rasch orientieren zu können. Im Übrigen wenden sich diese empfehlenswerte Kurzkommentare an alle Juristen in Verwaltung, Gerichtsbarkeit und Verbänden, die sich rasch einen Überblick über diese komplexe Materie verschaffen wollen und sollte daher in keiner juristischen Bibliothek dieses Personenkreises fehlen.

Koller, Ingo, Roth, Wulf-Henning, Morck, Winfried, *Handelsgesetzbuch: Kommentar*, Verlag C.H. Beck, München 2002, ISBN 3 406 48148 5, Seiten XXVII, 1'120

Soeben ist der "gelbe Kommentar" zum HGB im Verlag Beck in dritter Auflage erschienen. Die zweite Auflage wurde in dieser Zeitschrift 3/1999, S. 127, besprochen.

Die Kommentierung wurde in allen Teilen überarbeitet und befindet sich nunmehr auf dem Stand vom 1. Juli 2001. Verschiedene seit 1999 eingetretene Gesetzesänderungen, neue Gerichtsurteile und die ständig zunehmende Literatur zum HGB wurden eingearbeitet.

Im Interesse einer leichteren Lesbarkeit verzichtet der Kommentar weitgehend auf Abkürzungen. Die sehr klare und knappe Sprache macht es dennoch möglich,

auf engem Raum eine Fülle von Informationen unterzubringen. Der Kurzkomentar erlaubt damit Personen, die sich in ihrer täglichen Praxis mit handelsrechtlichen Fragen zu befassen haben, aber auch Studierenden, eine rasche Übersicht über die wesentlichen Probleme bei der Anwendung. Das ausführliche Sachverzeichnis erleichtert die Benutzung.

Die bekannten und bewährten Autoren bürgen für die hohe Qualität der Bearbeitung. Aus verständlichen Gründen musste allerdings auf eine Kommentierung des fünften Buches, Seehandel, verzichtet werden. Dennoch kann dieser Kommentar als wertvolle Hilfe für einen ersten Einstieg in das Handelsrecht vorbehaltlos empfohlen werden.

Tavakoli, Anusch Alexander, *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn* 1. Auflage 2001, Nomos-Verlagsgesellschaft, Baden-Baden

Die vorliegende Arbeit wurde vom Fachbereich Rechtswissenschaft an der Universität Konstanz als Dissertation angenommen und als Band 20 in der Reihe "Deutsches, Europäisches und Vergleichendes Wirtschaftsrecht" von Prof. Dr. Werner F. Ebcke herausgegeben.

Wie der Herausgeber in seinem Geleitwort feststellt, wurde die im Jahre 1994 in Deutschland durchgeführte Bahnstrukturreform oft als Jahrhundertwerk bezeichnet. Trotz oder gerade wegen der zahlreichen gesetzlichen Änderungen sind allerdings viele offene Fragen zurückgeblieben. Insbesondere wurden die wechselseitigen Auswirkungen zwischen Bahnstrukturreform und Haftungsrecht nicht gesetzlich geklärt, obwohl, wie der Herausgeber betont: "Das Haftungsrecht von überragender Bedeutung für ein funktionierendes Verkehrswesen ist".

Hinsichtlich des Verfassers ist festzuhalten, dass auf seine Anregung im Entwurf eines 2. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften die Regelungen betreffend die Versicherungspflicht für Eisenbahnen novelliert und von ihm aufgezeigte Versicherungslücken geschlossen wurden.

Ziel der Arbeit war es, zu untersuchen, wie die vom Gesetzgeber bis jetzt nicht angepassten Vorschriften hinsichtlich der Haftung im Lichte der Bahnstrukturreform auszulegen und anzuwenden sind. Auch die Vorschriften des neu geschaffenen Pflichtversicherungswesens im Eisenbahnverkehr werden einer kritischen Würdigung unterzogen.

Das erste Kapitel stellt zunächst die Entwicklung und den Wandel der Deregulierungstendenzen im Eisenbahnbereich dar. Der zweite Weltkrieg bildet dabei eine wesentliche Zäsur. Neben den Gründen, die zur großen Reform von 1994 geführt haben, und den Zielen dieser Reform wird auch die Entwicklung des Gemeinschaftsrechtes in diesem Sektor in die Betrachtung einbezogen, da dieses als eine wesentliche treibende Kraft für die Privatisierung angesehen werden muss.

Die Frage des Verhältnisses von Eisenbahnrecht einerseits und Wettbewerbsrecht andererseits ist für den diskutierten freien Netzzugang von wesentlicher Bedeutung. Hierzu weist der Autor auf den Wortlaut des § 14 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) hin. Dieser trifft diesbezüglich eine eindeutige und klare Aussage, wenn er bestimmt, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen unberührt bleiben.

Das zweite Kapitel beschreibt die geschichtliche Entwicklung der Haftung der Eisenbahn bei der Personenbeförderung, ausgehend vom preußischen Eisenbahngesetz, das 1838 eingeführt wurde. Dieses Gesetz führte zum ersten Mal in Deutschland eine strenge, vom Verschulden unabhängige Haftung, eine "Gefährdungshaftung", ein, eine aus damaliger Sicht in der Tat revolutionäre Neuerung. Das Reichshaftpflichtgesetz von 1871 wurde durch das Gesetz über die Haftung der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden aus dem Jahr 1940 ergänzt.

Kernstück des Werkes von Tavakoli ist das dritte Kapitel, das die Haftung der Eisenbahn nach heutigem Recht behandelt. Dieses Kapitel ist auch seitenmäßig mit knapp 270 Seiten von insgesamt 400 der umfangreichste und wichtigste Teil des Werkes.

Die Bahnstrukturreform hatte zur Folge, dass nunmehr eine Vielzahl von verschiedenen Personen an der Durchführung eines Eisenbahnverkehrs beteiligt sein können. Dies ist auch der Grund für eine Reihe von Unsicherheiten in Bezug auf die Auslegung der bestehenden Gesetze und für das Füllen von Lücken, die infolge fehlender Gesetzesänderungen auftreten können. Grundsätze zur Beantwortung eisenbahnspezifischer Haftungsfragen können nur dann aufgestellt werden, wenn hierbei alle rechtlich möglichen Personenkonstellationen berücksichtigt werden. Der Autor nennt als mögliche Beteiligte an einer Eisenbahnbeförderung folgende Personen:

- Der Passagier,
- der Transporteur/Beförderer,
- der Infrastrukturunternehmer,

- der ausführende Eisenbahnverkehrsunternehmer/Traktionserbringer,
- der Vermieter von Eisenbahnwaggons oder Lokomotiven,
- der Einsteller eines Waggons,
- der Halter von Waggons,
- der Halter von Loks.

Als wichtigste Anspruchsgrundlage für Schadenersatz bei Personen- und Sachschäden, die durch Unfälle verursacht sind, kommt das Haftpflichtgesetz in der Fassung von 1978 in Betracht. Der Vorteil dieser Anspruchsgrundlage liegt in der verschuldensunabhängigen Haftung, der Nachteil im beschränkten Haftungsumfang. Obwohl die Bahnstrukturreform - insbesondere die Trennung von Fahrweg und Betrieb - gravierende Neuerungen für das gesamte Eisenbahnwesen mit sich brachte, wurden die Haftungsregelungen des Haftpflichtgesetzes diesen neuen Gegebenheiten bisher nicht angepasst. Im Folgenden zeigt der Autor in einer sehr gründlichen Untersuchung auf, welche Auswirkungen die Reform auf die haftungsrechtlichen Fragestellungen hat. Er untersucht die bisherige Rechtsprechung und ihre Bedeutung für die neu eingetretene Situation und kommt dabei zum Schluss, dass man bei unveränderter Anwendung der von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätze auf die heutige Situation zu folgenden absurden Ergebnis käme:

1. Der Infrastrukturunternehmer wäre nicht Betriebsunternehmer, da er keinen Transport auf eigene Rechnung durchführt.
2. Der Verkehrsunternehmer wäre nicht Betriebsunternehmer, da ihm die Verfügungsgewalt hinsichtlich des sicherheitsrelevanten Zubehörs fehlt.

Der Begriff des "Betriebsunternehmers" ist damit zu einem ausfüllungsbedürftigen Rechtsbegriff geworden, für den weder der Wortlaut des Gesetzes noch die bisher hierzu aufgestellten Grundsätze eine ausreichende Klärung bringen. Anhand verschiedener Kriterien und vor allem durch den Vergleich mit anderen Gefährdungshaftungen im Transportwesen (Luftverkehr, Straßenverkehr) versucht die Arbeit zu einer Lösung zu kommen. Insbesondere wird die Vereinbarkeit einer Halterhaftung mit eisenbahnspezifischen Aspekten geprüft. Man kann dem Autor zustimmen, wenn er als "Betriebsunternehmer" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes denjenigen nennt, der auf einer Eisenbahninfrastruktur tatsächlich die Traktionsleistung erbringt. Sodann schlägt der Autor die Einführung einer gesetzlichen "Halterhaftung" vor, dies vor dem Hinter-

grund, dass sich der jeweilige Halter eines Schienenfahrzeugs haftpflichtversichern muss.

Einer der Vorteile der Halterhaftung wäre eine Vereinheitlichung der Haftungsvorschriften im Transportwesen, da sich Schadenersatzregelungen, die den Halter verpflichten, sowohl im Straßen- als auch im Luftverkehrswesen finden. Der Autor weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch die in Vilnius beschlossenen Regelungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV zum Ausdruck bringen, dass der Person des Halters eines Wagens eine beträchtliche Bedeutung zugemessen wird, und damit auch im Bereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV die Möglichkeiten für eine Verpflichtung des Halters geschaffen wurden (wenngleich es sich dort um eine verschuldensabhängige Halter-Haftung handelt, die durch Parteivereinbarung geändert werden kann).

Der Halter eines Waggons ist allerdings auch nach der Bahnstrukturreform nicht als "Betriebsunternehmer" anzusehen, da ihm die für einen "Betriebsunternehmer" erforderliche Verfügungsgewalt über den Bahnbetrieb - oder wenigstens über einen Teil davon - fehlt. Halter von Waggons können daher auch nach der Bahnstrukturreform nicht als Verpflichtete im Sinne der Gefährdungshaftung für Eisenbahnen in Betracht kommen. Da neben der für den Geschädigten wichtigen gesetzlichen Haftung nach dem Haftpflichtgesetz auch eine deliktische Haftung gemäß §§ 823 ff BGB für den Geschädigten in Betracht kommen kann, geht der Autor auch auf die damit verbundenen Fragen ein. Tatbestandsmäßig unterscheidet sich die deliktische Haftung nach BGB von der des Haftpflichtgesetzes dadurch, dass der Schaden nicht durch einen Unfall eingetreten sein muss. Schließlich kann es noch zu vertraglichen Ansprüchen kommen, wenn es im Rahmen einer Eisenbahnbeförderung zu Schädigungen gekommen ist. Durch die Bahnstrukturreform und die damit verbundene Öffnung des Schienennetzes können in Zukunft für den Geschädigten verschiedene Personen, auch kumulativ, als Verpflichtete in Betracht kommen, während es bisher regelmäßig die Deutsche Bundesbahn war. Auch hier untersucht der Autor die unterschiedlichen Fallkonstellationen, insbesondere bei der Personenbeförderung.

Als letztes Kapitel behandelt das Kapitel 4 die Pflichtversicherung. Während ursprünglich Haftpflichtversicherungen den Versicherungsnehmer vor wirtschaftlich nicht tragbaren Schäden schützen sollten, ist mittlerweile die Absicherung des Geschädigten das vorrangige Ziel aller Haftpflichtversicherungen. Der Autor weist darauf hin, dass bis zum Jahr 1995 für die Eisenbahnen eine den anderen Verkehrszweigen

entsprechende Regelung fehlte. Die fehlende Versicherungspflicht war nicht problematisch, soweit es sich um die Deutsche Bundesbahn handelte, die als Sondervermögen des Bundes durch die Finanzkraft des Bundes abgesichert war. 1995 statuierte die Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen erstmals für Deutschland bundeseinheitlich eine Versicherungspflicht für Eisenbahnunternehmen. Die Versicherungspflicht wurde allerdings beschränkt auf Schadenersatz aus dem Haftpflichtgesetz, was der Autor als verfehlte und völlig unzureichende Regelung kritisiert. Auch für Eisenbahnwaggons (im Allgemeinen und für eingestellte Waggons im Besonderen) besteht ebenfalls keine Versicherungspflicht.

Das vorliegende Werk wird jedenfalls sowohl für die wissenschaftliche als auch für die praktische Behandlung von Schäden im Eisenbahnbereich herausragende praktische Bedeutung erlangen, vermutlich nicht nur in Deutschland. Dieses Werk darf daher in keiner verkehrsrechtlichen und haftungsrechtlichen Bibliothek fehlen.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2929/2002, p.140/141 – Contrat de transport. Prêt-à-porter ou sur mesure ? (M. Tilche)

Idem, n° 2932/2002, p. 194/195 – CMR. Quel champ d'application ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 6/2002, S. 9 – ADR/GGVSE: Das Netz wird dichter; Neues Recht

Idem, Nr. 18/2002, S. 1 – ADSp gelten als stillschweigend vereinbart

Idem, Nr. 19/2002, S. 6 – Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn: Die Pflichten rufen. Bei der Umsetzung der GGVSE sind Kreativität und Flexibilität erforderlich (W. Spohr)

Idem, Nr. 21/2002, S. 1 – Gefahrgutrecht relativ perfekt. Helmut Rein auf Gefahrgut-Tagen

Idem, Nr. 30/2002, S. 3 – Von Haag über Visby und Hamburg nach Neue Perspektive für einheitliches Seetransportrecht (H.H. Nöll)

Idem, Nr. 35/2002, S. 12 – Gefahrgut-Kleinmengen - alles hat seine Grenzen (W. Schmitz); S. 14/15 – Alles was im Gefahrgut Recht ist (H. Rein)

European Transport Law, Antwerpen, No. 6/2001, p. 831-842 – Gabriele Wehr revisited. Some notes on article 2 CMR (P. Ruitinga, R.J. de Haan); p. 843-877 – La Convención CMR según la Jurisprudencia del « Tribunal Supremo » de España (F.J. Sánchez-Gamborino)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 4/2002, p. 27/29 – Convention de Varsovie contre CMR (B. A. Fankhauser)

Idem, n° 8/2002, p. 26 – Le BSL hausse le ton (Polémique sur le statut juridique des nouvelles conditions générales des transitaires allemands)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 11-12/2001, S. 425-432 – Die Auswirkungen der Reform des deutschen Schuldrechts auf das Transportrecht (I. Koller); S. Zum Verlustbegriff, insbesondere bei weisungswidriger Ablieferung einer Sendung (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 1/2002, S. 1-7 – Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen nach § 435 HGB im internationalen Vergleich (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 2/2002, S. 62-64 – Ist die Russische Föderation ein Vertragsstaat der CMR? (S. Rogov)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, N° 2001-3, p. 643-648 – La jurisprudence du Tribunal Supremo espagnol en matière de CMR (F.J. Sánchez Gamborino)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 2/2002, S. 22-23 – Neue Vorschriften sichern den reibungslosen Transport gefährlicher Güter im Verkehr Europa-Asien (A. Glonti)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 2/2002, S. 38-46 – Künftige Änderungen im deutschen und europäischen Schadenersatzrecht (Ch. Huber)