



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2003

111. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Ukraine, S. 69

Ratifizierung des Protokolls 1999

Litauen und Tschechische Republik, S. 70

Liste der Linien CIM, S. 70

Ausschreibung des Postens des Generaldirektors des Zentralamtes, S. 70

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

100. Tagung – Bern, 6./7.11.2003 – S. 71

RID-Fachausschuss

s. unter "Gefährliche Güter"

Zentralamt

Hohe Ehre für einen Mitarbeiter des Zentralamtes, S. 72

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 1.-10.9.2003, S. 73

Bonn, 13.-17.10.2003, S. 73

UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

Spoletto, 5./6.11.2003, S. 75

RID-Fachausschuss

40. Tagung – Sinaia (Rumänien), 17.-21.11.2003 – S. 76

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" – Genf, 21.-23.10.2003 – S. 78

Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) – Genf, 7.-9.7.2003 und 3./4.11.2003 – S. 79

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

12. Tagung der Arbeitsgruppe III (Beförderungsrecht) – Wien, 6.-17. 10.2003 – S. 80

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

XI. Wissenschaftliches Symposium der UACF – Beirut, 5.-8.10.2003 – S. 81

Rechtsprechung

Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg - Urteil vom 16.5.2002 – Multimodaler Transport – anwendbares Rechts (Landesrecht) – S. 82

Sonstige Informationen

Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht - Kiew, 21./22.10.2003 – S. 86

IDIT-UIC-CIT – Paris, 4.12.2003 – S. 90

Bücherschau

Baumbach/Hopt (Bearbeiter), Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), S. 91

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferung 1/03, S. 92

Knorre, Jürgen, Dr. Temme, Jürgen, Müller, Peter, Dr. Schmid, Reinhard Th., Demuth, Klaus, Praxishandbuch Transportrecht, 3. Ergänzungslieferung, S. 92

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 93

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

4/2003

111. Jahrgang – Oktober - Dezember

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

Ukraine

Die Regierung der Ukraine hat am 29. Mai 1997 einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 bei der Schweizerischen Regierung als Depositarregierung gestellt (s. Zeitschrift 3/1997, S. 88/89). Innerhalb der im Übereinkommen festgesetzten sechsmonatigen Frist wurde von den Mitgliedstaaten kein Einspruch erhoben. Der Beitrittsantrag wurde daher am 19. Dezember 1997 rechtsverbindlich angenommen.

Am 11. September 2003 hat die Ukraine bei der OTIF, die seit 3. Juni 1999 die Funktion des vorläufigen Depositars wahrnimmt, ihre Urkunde betreffend den Beitritt zum COTIF vom 9. Mai 1980 hinterlegt. Bei der Hinterlegung der Beitrittsurkunde behielt sich die Ukraine vor, die Bestimmungen des Artikels 12 § 1 und 2 COTIF 1980 nicht anzuwenden. Ferner behielt sie sich gemäß Artikel 3 § 1 des Anhangs A zum COTIF 1980 vor, sämtliche Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anzuwenden, wenn sich der Unfall auf dem Gebiet der Ukraine ereignet hat und der Reisende Angehöriger

der Ukraine ist oder in der Ukraine seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Mit Schreiben vom 17. Oktober 2003 teilte die Ukraine dem Zentralamt gemäß Artikel 10 COTIF 1980 die Liste der Linien mit, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellt werden. Es handelt sich - in einem ersten Schritt - um Strecken mit der europäischen Normalspurbreite (1435 mm), das heißt Grenzstrecken zwischen der Ukraine und Polen, der Slowakei, Ungarn und Rumänien, insgesamt 216 km. Der Beitritt der Ukraine zum COTIF 1980 wird am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien des neuen Mitgliedstaates mitgeteilt hat, also am 1. Januar 2004, wirksam (Art. 23 § 2 Abs. 4 COTIF 1980).

Bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999 kann die Ukraine diesem durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositar beitreten (Art. 3 § 3 des Protokolls 1999). Sollte bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999 kein Beitritt erfolgen, wäre im Verkehr mit der Ukraine Artikel 20 § 3 Abs. 1 COTIF 1980 anzuwenden, das heißt die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM wäre ausgesetzt, sofern die Ukraine nicht eine Erklärung gemäß Artikel 20 § 3 Abs. 2 COTIF 1980 abgibt.

Ratifizierung des Protokolls 1999

Litauen und Tschechische Republik

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) haben Litauen am 10. November 2003 und die Tschechische Republik am 22. Dezember 2003 beim vorläufigen Depositar¹ die Ratifikationsurkunden 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). Die Tschechische Republik ist der 15. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 69 vom 20. November 2003

Abschnitt „Ukraine“

Da die Ukraine am 11. September 2003 ihre Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt hat, wurde ein neuer Abschnitt in die Liste der Linien aufgenommen und eine neue Liste der Abschnitte wurde beigefügt. Den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM werden folgende von der Staatlichen Verwaltung des Eisenbahnverkehrs der Ukraine (Ukrzalisnytsia) betriebene Linien (216 km) unterstellt: Halmeu/Djakovo-Batjevo-Tschop/Čierna nad Tisou (Tschop/Záhony), Batjevo-Mukatschevo, Medyka/Mostiska II – Mostiska I, Dorochusk/Jagodin-Kovel. Gemäß Artikel 23 § 2 letzter Absatz COTIF wird dieser Beitritt am 1. Januar 2004 wirksam.

¹

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

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 70 vom 20. November 2003

Abschnitt „Deutschland“

Berichtigung einer Adresse

Auf S. 1 unter I. 1. a) soll es heißen

Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
D-55116 Mainz

Ausschreibung des Postens des Generaldirektors des Zentralamtes

Die Amtszeit des derzeitigen Generaldirektors, Herrn Hans Rudolf Isliker, läuft am 31. Dezember 2004 ab. Er war für den Rest der Amtszeit von fünf Jahren seines Vorgängers, Herrn Michel Burgmann, gewählt worden, der kurz nach seiner Wiederwahl auf eigenen Wunsch seinen Posten verlassen hatte. Herr Isliker wird nicht für eine zweite Amtszeit kandidieren.

Gemäß Artikel 7 § 2 Buchst. d) des geltenden Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) von 1980 wurden die Regierungen mit Rundschreiben vom 14. November 2003 davon in Kenntnis gesetzt, dass die Stelle des Generaldirektors des Zentralamtes neu zu besetzen ist.

Nach dem COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius (COTIF 1999) ist hinsichtlich des Leiters des Sekretariates der OTIF eine grundlegende Änderung vorgesehen: Den Begriff des Zentralamtes wird es nicht mehr geben. Das Sekretariat der OTIF wird neu dem Generalsekretär unterstehen, der als Organ der OTIF handelt. Für die Wahl des Generalsekretärs ist nicht mehr der Verwaltungsausschuss, sondern die Generalversammlung zuständig. Die Amtszeit beträgt drei Jahre; der Amtinhaber kann höchstens zwei Mal wieder gewählt werden.

Da nicht damit gerechnet werden kann, dass das Protokoll von Vilnius bzw. das COTIF 1999 noch rechtzeitig in Kraft tritt, um in einer ersten Generalversammlung den Generalsekretär direkt nach neuen Regeln zu wählen, gilt für die Wahl des Nachfolgers des amtierenden Generaldirektors noch das COTIF 1980. Diese Wahl muss rechtzeitig im Laufe des Jahres 2004 erfolgen, damit der neue Generaldirektor ab 1. Januar 2005 sein Amt antreten kann. Zuständig für die Wahl ist somit ein weiteres Mal der Verwaltungsausschuss.

Mit Schreiben vom 17. Dezember 1998 hat die schweizerische Regierung auf ihr in der genannten Bestimmung angeführtes Recht, Bewerbungen für die Stelle des Generaldirektors des Zentralamtes zu unterbreiten, verzichtet. Das Zentralamt nimmt bereits jetzt die Depositarfunktionen wahr. Die Regierungen der Mitgliedstaaten wurden daher gebeten, eventuelle Bewerbungen unmittelbar an das Zentralamt zu Händen des Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses, Herrn Michel Aymeric, einzureichen.

Die erste Generalversammlung nach COTIF 1999 wird aller Voraussicht nach im Jahr 2005 stattfinden können. Eine Bestätigung des dannzumal amtierenden Generaldirektors als Generalsekretär oder sogar eine vorgängige neue Ausschreibung für dessen Posten wird es unter den gegebenen Umständen nicht geben. Gemäß Artikel 6 § 4 des Protokolls von Vilnius wird der amtierende Generaldirektor mit dem in Kraft treten des COTIF 1999 automatisch zum Generalsekretär für den Rest der Amtszeit, für die er gewählt worden war.

Die Bewerbungsfrist beträgt sechs Monate. Sie begann mit dem Versanddatum des Rundschreibens vom 14. November 2003 und endet am

14. Mai 2004.

Auf Bewerbungen, die nicht in aller Form von einem Mitgliedstaat der OTIF eingereicht werden, wird nicht eingetreten.

Der Verwaltungsausschuss hat beabsichtigt, die Wahl anlässlich einer außerordentlichen Tagung anfangs Juli 2004 vorzunehmen. Der Amtsantritt für den neuen Generaldirektor ist der 1. Januar 2005. Die Wahl wird nach geltendem Recht für eine Amtszeit von fünf Jahren erfolgen; diese wird somit am 31. Dezember 2009 enden. Eine Wiederwahl nach COTIF 1999 ist möglich.

Die Bewerber müssen folgenden Anforderungen genügen:

- Staatsangehörigkeit eines der Mitgliedstaaten der OTIF, nicht notwendigerweise Staatsangehörigkeit des vorschlagenden Mitgliedstaates;
- Persönlichkeit, die über eine langjährige Berufserfahrung in verschiedenen Aufgabenbereichen verfügt und die sich in einer Stellung hoher Verantwortung bewährt hat;
- Beherrschung mindestens einer der drei Arbeitssprachen der OTIF (Französisch, Deutsch oder Englisch) und sehr gute Kenntnisse der beiden

anderen Sprachen. Bei Bewerbern, deren Muttersprache weder Deutsch, Englisch noch Französisch ist, genügen die Beherrschung einer der Arbeitssprachen der OTIF, sehr gute Kenntnisse des Englischen und Grundkenntnisse in der jeweils dritten Arbeitssprache;

- Abgeschlossene Hochschulausbildung auf einem der Gebiete, auf die sich die Tätigkeit der OTIF bezieht, vorzugsweise in der Rechts- und Staatswissenschaft; dabei sind die angestrebte Ausweitung des Aufgabenbereiches und die Zukunftsherausforderungen der OTIF zu berücksichtigen wie sie sich aus dem COTIF 1999 ergeben;
- Fähigkeit zur Leitung einer Verwaltung wie der des Sekretariats der OTIF unter Verwendung moderner Informationsmittel sowie zur Personalführung;
- Kenntnis der Arbeitsweise der internationalen Organisationen und Berufserfahrung im internationalen Bereich;
- Persönlichkeit, die in der Lage ist, die OTIF in den Mitgliedstaaten, auf internationaler Ebene und in der Öffentlichkeit überzeugend zu vertreten.

Es sei bei dieser Gelegenheit unterstrichen, dass das Inkrafttreten des COTIF 1999 für die Zukunft der OTIF von entscheidender Bedeutung ist, nicht zuletzt auch, um fähigen, motivierten Bewerbern für den Posten des Generaldirektors bzw. des Generalsekretärs eine herausfordernde Perspektive zu geben.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

100. Tagung

Bern, 6./7. November 2003

Die 100. Tagung des Verwaltungsausschusses fand unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) am 6. und 7. November 2003 in Bern statt.

Zentralamt

Hohe Ehre für einen Mitarbeiter des Zentralamtes

Der Ausschuss nahm Kenntnis von den von der OTIF und dem UNIDROIT gemeinsam durchgeführten Arbeiten im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Protokolls zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des Eisenbahnmateri- als. Er unterstützt die Bemühungen des Sekretariates im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprotokoll (s. Zeitschrift 2/2003, S. 27 und S. 37 ff.).

Der Verwaltungsausschuss hat außerdem über die Ausschreibung des Dienstpostens des Generaldirektors des Zentralamtes für den nächsten Fünfjahreszeitraum beraten (s. S. 70). Die Amtszeit des gegenwärtigen Generaldirektors endet am 31. Dezember 2004. Ein neuer Generaldirektor wird anlässlich einer außerordentlichen Tagung des Ausschusses gewählt werden, die am 1. Juli und gegebenenfalls am 2. Juli 2004 stattfinden wird.

Bezüglich der Personalangelegenheiten nahm der Verwaltungsausschuss vom Beschluss des Generaldirektors Kenntnis, das Projekt einer neuen Personalpolitik bis auf weiteres zu vertagen (s. Zeitschrift 4/2002, S. 75). Dieses Thema wird nach Inkrafttreten des COTIF 1999 erneut aufgegriffen werden. Der Ausschuss hat darüber hinaus seinen Beschluss betreffend die für das Jahr 2004 beantragten Personalmaßnahmen auf die nächste Tagung verschoben.

Bezüglich der finanziellen Angelegenheiten nahm der Ausschuss insbesondere Kenntnis von der Finanzlage und der aktuellen Situation des Anlagevermögens. Er genehmigte den Voranschlag 2004 wie vom Zentralamt beantragt. Der vorläufige Kilometersatz wurde auf sFr. 6.50 festgesetzt.

Schließlich genehmigte der Ausschuss das Arbeitsprogramm 2004.

Die 101. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 3./4. Juni 2004 in Griechenland und die 102. Tagung am 4./5. November 2004 in Bern stattfinden.

RID-Fachausschuss

40. Tagung

Sinaia, 17.-21. November 2003

s. unter "Gefährliche Güter"

Am 14. November 2003 wurde Herrn Jochen Conrad in Berlin im Rahmen einer großen Feier der Deutsche Gefahrgutpreis 2003 verliehen. Diese in Fachkreisen hoch angesehene Auszeichnung wurde 1991 vom Storck Verlag, Hamburg, gestiftet und ehrt jedes Jahr eine Persönlichkeit, die sich außergewöhnlich um mehr Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter verdient gemacht hat. Herr Conrad ist somit der 13. Preisträger.

Mit Freude und Stolz durfte das Zentralamt von dieser Auszeichnung Kenntnis nehmen. Herr Conrad war 1991 von der Deutschen Bundesbahn zum Zentralamt gestoßen. Er ist, zusammen mit seinem Kollegen, Jean-Daniel Déneraud, verantwortlich für den Fachbereich RID und betreut schwergewichtig die deutsche und die englische Ausgabe dieses umfangreichen und sich dynamisch entwickelnden Regelwerkes.

Die Wahl des Preisträgers 2003 war von der Strukturreform der Gefahrgutvorschriften für Straße und Schiene, ADR und RID, geprägt, die, wie der Laudatio zu entnehmen ist, für „alle Mitglieder der Gefahrgut-Familie“ von herausragender, fast revolutionärer Bedeutung sei. Herr Conrad habe, auch mit Blick auf den enormen Zeitdruck, Außergewöhnliches geleistet. Durch seine perfekte Vorbereitung von Unterlagen und Sitzungen habe er elegant Vorgaben gesteuert und die Entscheidungsfindung beschleunigt. Nach Abschluss der Tätigkeiten der Arbeitsgruppe „Umstrukturierung des RID“ war Herr Conrad auch maßgeblich an den Sitzungen der Redaktionsgruppe beteiligt, um die deutschen, englischen und französischen Textfassungen aufeinander abzustimmen. Er hat nicht nur den endgültigen Text für das RID 2001 erstellt, sondern auch eine druckfertige deutsche Fassung des restrukturierten ADR für die deutschsprachigen Staaten erarbeitet.

Für das Zentralamt ergibt sich die erfreuliche Feststellung, dass die Bedeutung des RID als wichtiger Teil des COTIF-Regelwerkes in aller Öffentlichkeit gewürdigt wird und dass die Umstrukturierung des RID, welche während mehrerer Jahre ein intensives Engagement vieler Beteiligter erfordert hatte, als Erfolg empfunden wird.

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 1.-10. September 2003

Bonn, 13.-17. Oktober 2003

27 Regierungen und 15 internationale staatliche und nichtstaatliche Organisationen sowie die Europäische Kommission haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Diese ausnahmsweise dreiwöchige Tagung (s. Zeitschrift 1/2003, S. 5) befasste sich hauptsächlich mit der Harmonisierung der 13. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks sowie mit den folgenden Themen:

- Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN
- Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern
- Sicherheitsberater
- Normen
- Tanks
- Künftige Arbeiten.

Harmonisierung mit der 13. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften

Die Gemeinsame Tagung nahm die Harmonisierung im Lichte der Empfehlungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die vom 26. bis 28. Mai 2003 in Genf tagte, an. Einige Beschlüsse wurden jedoch nicht einstimmig gefasst, insbesondere die neuen Eintragungen für beim Einatmen giftige Stoffe und die Streichung des unteren Grenzwertes von 450 Litern für den Fassungsraum von RID/ADR-Tankcontainern zur Beförderung von anderen Stoffen als Gasen. Die Gemeinsame Tagung beschloss hingegen, die Aufnahme der neuen Vorschriften für wassergefährdende Stoffe um zwei Jahre zu verschieben und somit die entsprechende multilaterale Sondervereinbarung zu verlängern. Darüber hinaus beschloss sie, die Möglichkeit beizubehalten, bestimmte ansteckungsgefährliche Stoffe, wie Abfälle oder aus Schlachthöfen stammendes Blut oder zur Herstellung pharmazeutischer Produkte bestimmtes Blut in Tanks zu befördern, was nach den neuen Vorschriften nicht mehr möglich sein wird. Bezüglich der neuen Vorschriften für Schüttgut-Container wurde zu einem Kompromiss gelangt, der darin besteht, das derzeitige RID/ADR-System beizubehalten und gleichzeitig die Möglichkeit einzuräumen, das neue System der UN-Modellvorschriften anzuwenden. Schließlich beschloss sie auf

Antrag der Arbeitsgruppe „Tankfragen“, die Beförderung von Ammoniumnitrat-Emulsionen in RID/ADR-Tanks unter besonderen Bedingungen zu genehmigen.

Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

In diesem Zusammenhang wurden mehrere Anträge angenommen, insbesondere zur Beförderung von Farbstoffen, von gebrauchten Lithiumzellen und -batterien, von in begrenzten Mengen verpackten und von den Beförderungsbedingungen freigestellten gefährlichen Gütern, zu den Maßen der orangefarbenen Tafeln und die Angaben bezüglich leerer Umschließungsmittel. Die äußerst umstrittene Sondervorschrift 640 wurde geändert, um sie verständlicher zu machen, die Sicherheit der Beförderung zu erhöhen und deren Anwendung auf die Beförderungen in Tanks zu beschränken. Bezüglich der Beförderung radioaktiver Stoffe wurde die Angleichung an die IAEA-Vorschriften angenommen. Schließlich wurden neue Vorschriften betreffend die chemische Verträglichkeit zwischen den zu befördernden Stoffen und den Verpackungen und IBC in das RID/ADR aufgenommen, einschließlich einer neuen Liste der Stoffe, denen Standardflüssigkeiten zur Durchführung der Verträglichkeitsprüfung zugeordnet wurden. Aus Zeitmangel konnte der Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderungsdokument“ nicht geprüft werden. Er wurde unmittelbar an den RID-Fachausschuss und die Arbeitsgruppe der WP.15 für das ADR weitergeleitet, damit falls beide Regelwerke betroffen sind, ein koordinierter Beschluss gefasst werden kann.

Sicherung von Gefahrguttransporten

(s. Zeitschriften 2/2002, S. 26/27, 4/2002, S. 75, 1/2003, S. 4 und 2/2003, S. 22)

Die Gemeinsame Tagung widmete drei volle Tage der abschließenden Prüfung dieses vierseitigen Textes, sehr zum Leidwesen der Autoren, die dachten, es handle sich um eine bloße Formalität! Die zahlreichen vorgelegten Änderungsanträge haben gezeigt, dass dieser Text nicht ausreichend klar, präzise und verständlich war, was seine Anwendung schwierig machte. Es ergab sich insbesondere die Notwendigkeit, den rechtlichen Konflikt zwischen den Vorschriften für die Sicherung und den Vorschriften für die Sicherheit zu regeln.

Mehrere Delegationen sprechen sich gegen die zwingende Einrichtung eines Programms für die Identifizierung der Absender, Beförderer oder anderer Beteiligter bei der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential aus, da ihnen eine solche

Maßnahme mit ihrer nationalen Gesetzgebung nicht kompatibel erscheint. Einige Delegationen hätten es gewünscht, dass eine Studie zu den diesbezüglichen Praktiken oder rechtlichen Möglichkeiten in den verschiedenen Vertragsstaaten des RID oder des ADR durchgeführt wird.

Diese Vorschrift der UN-Modellvorschriften wird zur Abstimmung gestellt und abgelehnt. Da es sich um ein Problem der Sicherung und nicht der Sicherheit handelt, behält jeder Staat das Vorrecht, falls er dies wünscht, diese Vorschrift individuell im Rahmen seiner nationalen Gesetzgebung anwenden zu lassen.

Bezüglich der Freistellungen wurde beschlossen, ihre Anwendung auf die Stoffe auszudehnen, für welche die Unternehmen von der Bestellung eines Sicherheitsberaters freigestellt werden.

Bezüglich der Sicherungspläne im Zusammenhang mit der Bewertung der Risiken wurde festgestellt, dass es absolut unerlässlich sei, über europäische Richtlinien zu verfügen, um in diesem Bereich zu einer Vereinheitlichung zu gelangen.

Sicherheitsberater

(s. Zeitschriften 3/2002, S.54 und 1/2003, S.4)

Die beiden von der informellen Arbeitsgruppe, die vom 9. bis 11. Juli 2003 in Genf tagte, ausgehenden Anträge, die Verlängerung des Schulungsnachweises vom Bestehen eines Tests abhängig zu machen, sowie das Ziel des Tests zu formulieren (1.8.3.16), wurden mit großer Mehrheit angenommen.

Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss insofern zu Auslegungsschwierigkeiten bei nationalen und innergemeinschaftlichen Verkehren in den Staaten der Europäischen Union führen könnte, als die Richtlinie 96/35/EG die Möglichkeit einer Verlängerung auf der Grundlage entweder eines Tests oder einer Schulung vorsieht.

Der Vertreter Belgiens fragt, ob es möglich sei, die europäische Richtlinie zu ändern, um die Entscheidung der Gemeinsamen Tagung zu berücksichtigen.

Der Vertreter der Europäischen Kommission teilt mit, dass es im Falle einer absoluten Notwendigkeit möglich wäre, die Richtlinie zu ändern oder aufzuheben. Seiner Meinung nach bestehe jedoch keine Inkompatibilität zwischen der Richtlinie und diesem Beschluss, da es den Mitgliedstaaten obliege zu entscheiden, welche Option angewendet wird. Da die Mitgliedstaaten auch die RID-

und ADR-Rahmenrichtlinie, die diese Entscheidung der Gemeinsamen Tagung widerspiegeln werden, anwenden müssen, entfalle für sie die Wahl zwischen zwei Optionen.

Der Vertreter Deutschlands ist der Auffassung, dass es gemäß Unterabschnitt 1.8.3.17 möglich sei, die Vorschriften der Richtlinie 96/35/EG anstatt der Vorschriften der RID- und ADR-Rahmenrichtlinie anzuwenden, und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union demnach das Recht behalten, zwischen der Option "Test" und der Option "Schulung" zu wählen.

Der Vertreter der Europäischen Kommission erklärt, dass er um die Meinung des Rechtsdienstes der Kommission zu diesen Auslegungsfragen ersuchen werde.

Es wird daraufhin angeregt, den Unterabschnitt 1.8.3.17 zu streichen, da die Vorschriften der europäischen Richtlinie nicht mehr den Vorschriften des RID und des ADR entsprechen.

Der Vertreter Deutschlands ist der Auffassung, dass diese Streichung in der Praxis schwerwiegende Folgen für diejenigen Sicherheitsberater haben könnte, deren Nachweis bereits auf der Grundlage der Richtlinie erteilt worden ist.

Der Vorsitzende bemerkt, dass dieses Problem leicht mit Hilfe einer Übergangsvorschrift, wie sie von Frankreich in einem informellen Dokument vorgeschlagen werde, gelöst werden könnte.

Die Vertreter Belgiens und der Tschechischen Republik äußern Vorbehalte gegenüber der Streichung dieses Unterabschnittes. Falls es sich später herausstellen sollte, dass – rechtlich gesehen – das Nebeneinanderbestehen von unterschiedlichen Vorschriften in der Richtlinie 96/35/EG und der RID- und ADR-Rahmenrichtlinie den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräume, zwischen den beiden Optionen zu wählen, müsste diese Möglichkeit auch den Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union, aber Vertragsparteien des ADR oder Mitgliedstaaten des COTIF sind, eingeräumt werden. Der Unterabschnitt 1.8.3.17 würde ihnen diese Wahl ermöglichen.

Der Vertreter Schwedens stellt fest, dass sich der Unterabschnitt 1.8.3.17 auf die "entsprechenden" Bedingungen der europäischen Richtlinie beziehe und dass angesichts des gefassten Beschlusses die Option der Verlängerung des Nachweises nur auf der Grundlage einer Schulung nicht mehr der europäischen Richtlinie entspreche.

Nach einer ausführlichen Diskussion wird die Auffassung vertreten, dass das Problem auf Ebene der Gemeinsamen Tagung nicht völlig zufrieden stellend gelöst werden kann. Da es sich um die Auslegung zweier europäischer Richtlinien handelt, die eine unnötige Wiederholung darstellen und Abweichungen aufweisen, wäre es angebracht, das Problem unter Berücksichtigung der Meinung der Gemeinsamen Tagung, dass die Verlängerung der Nachweise der Sicherheitsberater in Zukunft ausschließlich auf der Grundlage von Tests erfolgen sollte, auf Ebene der Europäischen Union zu regeln. Um in Zukunft diese Art von Problemen zu vermeiden, müssten entweder die Richtlinie 96/35/EG sowie die damit in Zusammenhang stehenden Richtlinien systematisch bei jeder Änderung der entsprechenden Vorschriften des RID und des ADR geändert werden oder der Straßen- und Eisenbahnverkehr müsste aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie gestrichen werden.

Die Gemeinsame Tagung ist der Auffassung, dass es nicht erforderlich ist, spezielle Übergangsvorschriften für diese neuen Vorschriften vorzusehen, da sie nicht rückwirkend anwendbar sind. Dementsprechend bleiben alle vor dem 1. Juli 2005 auf der Grundlage der derzeitigen Vorschriften ausgestellten oder verlängerten Nachweise fünf Jahre gültig.

Der in einem informellen Dokument unterbreitete Antrag Frankreichs, es den zuständigen Behörde zu gestatten, die Gültigkeit der vor dem 31. Dezember 2000 ausgestellten Nachweise um sechs Monate zu verlängern, um den einzelnen Staaten die Möglichkeit einzuräumen, eine Anpassung der Verfahren für die Verlängerung der zahlreichen vor drei Jahren ausgestellten ersten Nachweise vorzunehmen, wird nicht angenommen.

Die Gemeinsame Tagung nimmt das Angebot Frankreichs an, ein Forum für den Austausch von Erfahrungen zu organisieren, um über die Harmonisierung der Schwierigkeitsgrade der Tests zu beraten.

Normen

Die Gemeinsame Tagung nahm die Anträge der Arbeitsgruppe „Normen“, die parallel vom 13. bis 15. Oktober tagte, Verweise auf neue Normen vorbehaltlich der Verfügbarkeit dieser Normen vor Ablauf der Frist für die Notifikation der Änderungen zum RID aufzunehmen, an.

Tanks

Die Gemeinsame Tagung nahm grundsätzlich die von der Arbeitsgruppe « Tanks », die parallel vom 13. bis 15. Oktober tagte und alle entsprechenden Dokumente prüfte, ausgehenden Empfehlungen an (s. in diesem Zusammenhang die Berichte der Gemeinsamen Tagung und der Arbeitsgruppe, die auf der Homepage der OTIF – OCTI/RID/GT-III/2003-B und Add.1 veröffentlicht sind).

Künftige Arbeiten

Wegen der Verschiebung der März-Tagung 2004 auf Oktober 2003 wird die Gemeinsame Tagung im Jahr 2004 nur über eine Sitzungswoche verfügen (13.-17.9.2004).

Das Arbeitsprogramm für die Jahre 2004 und 2005 wird folgende Themen umfassen:

- offen gebliebene Fragen,
- Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen,
- Harmonisierung der Vorschriften für die Dokumentation,
- neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN,
- Normen,
- Tanks,
- rationalisierter Ansatz für die Beförderung fester Stoffe in loser Schüttung.

(Übersetzung)

UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"

Spoletto, 5./6. November 2003

Bei dieser Tagung wurde die Expertengruppe über folgende internationale Tagungen des Jahres 2003 informiert:

- Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagungen (März, September und Oktober)
- Arbeitsgruppe zur Dokumentation (Juni und September)
- Arbeitsgruppe zu Kapitel 1.9 (Juni)
- Arbeitsgruppe zum Sicherheitsberater (Juli)
- Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Juli)
- Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (September).

Im Anschluss daran wendete sich die Expertengruppe insbesondere den für die 40. Tagung des RID-Fachausschusses unterbreiteten Anträgen zu. Die Stellung-

nahmen der Expertengruppe wurden dem RID-Fachausschuss in entsprechender Weise mitgeteilt (siehe nachstehender Bericht). Bezüglich der Erneuerung des Schulungsnachweises des Sicherheitsberaters zeigte sich die Expertengruppe darüber erstaunt, dass es sich nach ihrer Kenntnis dabei um den einzigen Beruf handelt, für den eine Erneuerung des Nachweises erforderlich ist, da nicht einmal die Ärzte davon betroffen sind. Was die Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden (Kapitel 1.9) betrifft, vertrat die Expertengruppe die Auffassung, dass Anlass besteht, die Staaten dazu zu zwingen, keine Einschränkungen ohne Risikoanalysen vorzuschreiben. Hinsichtlich der Sicherung von Gefahrguttransporten war die Expertengruppe der Meinung, dass die Anwendung der Sicherungspläne auf die 80 Rangierbahnhöfe begrenzt werden sollte, die Gegenstand des UIC-Merkblattes 201 über die Notfallpläne sind (Kapitel 1.10).
(Übersetzung)

RID-Fachausschuss

40. Tagung

Sinaia (Rumänien), 17.- 21. November 2003

17 Mitgliedstaaten und vier internationale nicht staatliche Organisationen haben unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn W. Visser (Railion) an dieser Tagung teilgenommen.

Im Vordergrund stand dabei die Verabschiedung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2002 und 2003 gefassten Beschlüsse, die sich größtenteils auf die Harmonisierung mit der 13. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen bezogen. Diese Änderungen wurden in ihrer Gesamtheit angenommen. Unter den neuen Vorschriften, die im RID erscheinen werden, sind insbesondere die Sicherung von Gefahrguttransporten und die Vorschriften für Schüttgut-Container hervorzuheben (s. S. 73 und frühere Ausgaben der Zeitschrift). Diese Vorschriften werden in den Notifizierungstexten zusammengestellt und in die Homepage der OTIF eingestellt.

Tank- und Fahrzeugtechnik

Ein weiterer Schwerpunkt bildete die Prüfung der Berichte über die beiden Tagungen der diesbezüglichen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, die dieses Jahr stattgefunden haben.

Energieverzehreinrichtungen

Vom Vertreter der UIP wurde die Entscheidung der letzten Tagung des RID-Fachausschusses, Neubau-Kesselwagen für die Beförderung besonders gefährlicher Güter etappenweisen ab 2005 bzw. 2007 mit Energieverzehreinrichtungen auszurüsten, erneut in Frage gestellt, da die entsprechend ausgerüsteten Wagen bisher nicht für den internationalen Verkehr zugelassen seien. Nachdem darauf hingewiesen wurde, dass ein entsprechendes UIC-Merkblatt kurzfristig erarbeitet wird, auf dessen Grundlage dann die internationale Zulassung erfolgen kann, wurden die Beschlüsse der letzten Tagung des RID-Fachausschusses bestätigt. Ein über diesen Beschluss hinaus gehender Antrag Deutschlands, auch den bestehenden Wagenpark für die Beförderung dieser besonders gefährlichen Güter mit Energieverzehrelementen nachzurüsten, wobei die erforderliche Energieaufnahme auf 500 kJ je Wagenende (im Gegensatz zu 800 kJ bei Neubauten) reduziert wird, wurde ebenfalls angenommen.

Entgleisungsdetektoren

In der Folge schwerer Eisenbahn-Unfälle in der Schweiz wurden bzw. werden im Rahmen einer nationalen Maßnahme über 600 bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eingestellte Eisenbahn-Kesselwagen zur Beförderung gefährlicher Güter mit mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren ausgerüstet. Bei der letzten Tagung dieser Arbeitsgruppe wurde beschlossen, drei Punkte dem RID-Fachausschuss zur Beratung zu unterbreiten (siehe Zeitschrift 3/2003, S. 57). In einem Dokument für den RID-Fachausschuss erklärte der Vertreter der Schweiz, dass es schwierig sei, verschiedene Hypothesen zu überprüfen. Er unterbreitete jedoch das Angebot, die Ausrüstung von Kesselwagen mit mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren als Versuch im natürlichen Maßstab zu betrachten und den RID-Fachausschuss über alle Ergebnisse dieses Versuchs zu informieren.

Unterweisung des Personals

Die Arbeitsgruppe hatte auch empfohlen, zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr im RID eine intensivere Ausbildung des bei der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personals vorzuschreiben. Ein von Deutschland unterbreitetes Dokument, das die Beschlüsse der Arbeitsgruppe (siehe Zeitschrift 3/2003) widerspiegelte, wurde vom RID-Fachausschuss angenommen. Diese neuen Vorschriften werden in den Notifizierungstexten zusammengestellt und in die Homepage der OTIF eingestellt.

Schutzmaßnahmen zur Verhinderung von Schäden durch Überpufferungen

Auf der Grundlage der Empfehlungen der Arbeitsgruppe (siehe Zeitschrift 3/2003) hatte Deutschland ein Dokument unterbreitet, in dem die vorgeschlagenen alternativen Maßnahmen, die sich auf Neubauten von Kesselwagen für besonders gefährliche Güter beziehen, zusammengestellt wurden. Auch nach einer Überarbeitung des Dokuments während der Sitzung sah sich der RID-Fachausschuss zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage, einen abschließenden Beschluss zu fassen. Jedoch war man sich grundsätzlich einig, Maßnahmen dieser Art 2007 in das Regelwerk aufzunehmen.

Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zur Dokumentation

(s. Zeitschrift 3/2003, S. 52/53)

Mit dem Ziel, für eine Vereinfachung der multimodalen Beförderung die im Beförderungspapier aufzunehmenden Angaben zu harmonisieren, hat der RID-Fachausschuss folgende Entscheidungen getroffen:

- Angabe des Absenders und des Empfängers, was im Übrigen dem Artikel 13 § 1 b) und h) der CIM entspricht;
- folgende Alternative: entweder Angabe des Datums, an dem der Frachtbrief ausgestellt wurde, oder Angabe des Datums, an dem das Gut vom Beförderer zur Beförderung angenommen wurde, entsprechend Artikel 11 § 5 CIM (wegen der Lieferfristen);
- Angabe, dass die Beförderung nach einer multilateralen Sondervereinbarung durchgeführt wird;
- Beibehaltung des RID-Feldes im Frachtbrief, da durch dieses Feld eine elektronische Auflistung aller in einem Zug enthaltenen gefährlichen Güter ermöglicht wird;
- Angabe der Anzahl und Beschreibung der Versandstücke entsprechend Artikel 13 § 1 e) CIM;
- Angabe der Gesamtmenge gefährlicher Güter;
- Streichung des Absatzes 5.4.1.1.18 betreffend die Angabe, dass ein nach dem IMDG-Code gebauter und zugelassener ortsbeweglicher Tank verwendet wird;
- Streichung des Absatzes 5.4.1.1.19 betreffend die Angabe, dass es sich um Huckepackverkehr handelt;
- Beibehaltung der Angabe, dass es sich um eine militärische Sendung handelt, da diese Sondervorschriften noch anwendbar sind;

- Angabe des Namens und der Telefonnummer einer verantwortlichen Person bei Sendungen mit ansteckungsgefährlichen Stoffen;
- Streichung der Angabe, dass es sich um einen genetisch veränderten Organismus handelt.

Einige dieser Entscheidungen wurden unter dem Vorbehalt getroffen, dass die WP.15 für das ADR in gleicher Weise entscheidet, da es sich dabei um Vorschriften handelt, die für beide Regelwerke gelten.

Der RID-Fachausschuss hat jedoch zwei Anträge Österreichs abgelehnt. Ein Antrag hatte zum Ziel, die Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Frachtbrief zu streichen. Die RID-Expertengruppe der UIC hatte sich mit großer Mehrheit gegen diese Streichung ausgesprochen, da diese Angabe für die Kontrollen, die die Eisenbahnen im Rahmen ihrer Pflichten durchzuführen haben, notwendig ist. Der andere Antrag hatte zum Ziel, bei der Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase die Angabe betreffend das Öffnen der Ventile zu streichen. In diesem Zusammenhang hatte sich die RID-Expertengruppe der UIC ebenfalls mehrheitlich aus Sicherheitsgründen gegen die Streichung ausgesprochen.

Dokumentation für die Beförderung in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt

Für das ADR ist mit den Änderungen 2003 eine Bestimmung aufgenommen worden, die bei diesen Beförderungen für den Straßentransport die Verwendung des Beförderungspapiers des See- oder Luftverkehrs zulässt. In das RID konnte diese Bestimmung nicht übernommen werden, weil die CIM gewisse Formvorschriften für den Frachtbrief vorsieht. Damit der Schienenverkehr zumindest teilweise von Erleichterungen profitieren kann, hatten die Vertreter des CIT und der UIC ein Dokument erarbeitet, der die Verwendung der englischen Sprache im Frachtbrief sowie eine Beigabe der für die See- oder Luftbeförderung verwendeten Dokumentation ermöglicht. Bisher wird die zu verwendende Sprache durch die Tarife des jeweiligen Versandbahnhofes geregelt. Diese Anträge wurden angenommen.

Kapitel 1.9: Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden

(s. Zeitschrift 3/2003, S. 53/54)

Der von der Arbeitsgruppe in Würzburg ausgearbeitete Text, der einen weiteren Schwerpunkt dieser Tagung bildete, wurde vom RID-Fachausschuss angenommen. Die Notwendigkeit der Durchführung standardisierter

Risikoanalysen wurde jedoch vorläufig nicht beibehalten. Eine Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird sich in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission zuvor mit diesem Thema befassen. Zwei Anträge Frankreichs wurden ebenfalls angenommen. Der erste Antrag hatte zum Ziel, für Einschränkungen betreffend den Ärmelkanal-Tunnel und Tunnel mit ähnlichen Merkmalen auf die RID-Rahmenrichtlinie 96/49/EG zu verweisen. Der zweite Antrag bezog sich auf die Wiedergabe des Artikels 1 § 2 dieser Richtlinie, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, besondere Sicherheitsvorschriften in den Bereichen zu erlassen, die nicht durch das RID erfasst werden. Dies betrifft insbesondere Vorschriften für

- den Zugverkehr,
- die Betriebsregelungen für die transportbedingten Tätigkeiten, wie Rangieren oder Abstellen,
- die Erfassung der Angaben über die beförderten gefährlichen Güter.

Weitere Änderungen

Gegenseitige Anerkennung der Sachverständigen

Diese gegenseitige Anerkennung wurde bereits bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses angenommen, beschränkte sich jedoch auf die erstmalige und die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen. Hierfür werden in der RID-Ausgabe 2005 Anforderungen an Sachverständige und benannte Stellen definiert. Bei der letzten Tagung konnte allerdings keine Einigung darüber erzielt werden, die gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen auch auf die außerordentlichen Prüfungen auszudehnen. Die wird jedoch in Zukunft der Fall sein, da es insbesondere bei beschädigten Wagen wünschenswert ist, die Reparatur in der nächst möglichen Werkstatt durchzuführen. Bis zum Inkrafttreten dieser neuen Vorschriften gilt eine multilaterale Sondervereinbarung für diejenigen Staaten, die diese gezeichnet haben.

Besondere Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmten kurzen Seestrecken

Der Vertreter des CIT hatte in einem Dokument angeregt, die Anlagen 1 bis 3 und 5 des LIF (Verzeichnis der Grenzübergänge und der im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr geltenden Beschränkungen), in denen besondere Bedingungen für diese kurzen Seestrecken bzw. für den Ärmelkanal-Tunnel festgelegt sind, in den nicht offiziellen Teil des RID zu übernehmen, damit der Anwender alle zu beachtenden Vorschriften und Beschränkungen in einem einzigen

Dokument findet. Da diese Bestimmungen eher den Charakter allgemeiner Geschäftsbedingungen haben, für die das RID nicht den richtigen Rahmen darstellt, und nicht anders behandelt werden können wie multilaterale Sondervereinbarungen, hat der RID-Fachausschuss beschlossen, diese in die Homepage der OTIF einzustellen und in einer Fußnote darauf zu verweisen.

Sicherheit in Eisenbahntunneln

Der RID-Fachausschuss wurde über die Entwicklungen im Rahmen der diesbezüglichen multidisziplinären Arbeitsgruppe informiert (siehe Zeitschrift 4/2002, S. 77). Verschiedene Empfehlungen dieser Arbeitsgruppe, die auch die Beförderung von gefährlichen Gütern betreffen, sollen bis zur nächsten Tagung des RID-Fachausschusses von einer Arbeitsgruppe beurteilt werden. Technische Maßnahmen sollen von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" vorgeprüft werden. Der Vertreter der UIC informierte die Tagung darüber, dass die UIC ein Merkblatt für die Sicherheit in Eisenbahntunneln ausgearbeitet habe, das ebenfalls verschiedene Maßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter vorsehe.

Inkraftsetzung

Zum Abschluss hat der RID-Fachausschuss die Inkraftsetzung aller Änderungen zum 1. Januar 2005 mit einer sechsmonatigen allgemeinen Übergangsfrist genehmigt.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe « Eisenbahnverkehr »

57. Tagung

Genf, 21.-23. Oktober 2003

Ein Vertreter des Sekretariates der OTIF nahm an der 57. Tagung der Arbeitsgruppe « Eisenbahnverkehr », die vom 21. bis 23. Oktober 2003 in Genf stattfand, teil. Von den 55 Mitgliedstaaten der ECE/UNO waren Delegierte von 16 Mitgliedstaaten sowie insbesondere Vertreter der UNCTAD, der CEMT, der OSShD, der

UIC und des TER-Projektes anwesend. Die Arbeitsgruppe behandelte unter anderem folgende Themen, die regelmäßig auf ihrer Tagesordnung erscheinen: Organisation von Demonstrationenzügen auf den euro-asiatischen Verkehrsverbindungen, Untersuchung der Lage der Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten, Feststellung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Gesichtspunkte betreffend das Nutzungsentgelt, Produktivität des Eisenbahnverkehrs, Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr, Rolle der Eisenbahnen bei der Förderung des kombinierten Verkehrs, Harmonisierung der Bedingungen der verschiedenen Rechtssysteme im Eisenbahnverkehr, Europäisches Übereinkommen über die internationalen Haupteisenbahnstrecken (AGC) und Projekt über die transeuropäische Eisenbahn (TER). Ein Vertreter des gemeinsamen Unternehmens Galileo (Galileo Joint Undertaking) hat darüber hinaus, auf Einladung des Sekretariates der ECE/UNO, das Projekt Galileo vorgestellt und Informationen über die potentielle Nutzung des Satellitennavigationssystems Galileo im Eisenbahnbereich geliefert.

Unter Berücksichtigung der Vereinbarung, zu der die Minister der CEMT anlässlich der 50. Tagung des Ministerrates der CEMT bezüglich einer engeren Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen mit dem Eisenbahnverkehr und dem kombinierten Verkehr befassten Organen der CEMT und der ECE/UNO gelangt sind, hat die Arbeitsgruppe den Antrag der beiden Sekretariate im Hinblick auf die Schaffung einer solchen Zusammenarbeit zwischen der Gruppe „Eisenbahnen“ der CEMT und der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ der ECE/UNO eingehend geprüft. Die Arbeitsgruppe hat beschlossen, dass die gemeinsame Tagung der beiden Gruppen als ergänzende Tagung („back-to-back“ oder Tagung in Form von getrennten und aufeinander folgenden Segmenten) von der ECE/UNO 2004 in Genf und von der CEMT 2005 in Paris organisiert würde. Diese gemeinsame Tagungen würden versuchsweise für eine Dauer von zwei Jahren (2004 und 2005) durchgeführt. Die gesammelten Erfahrungen würden anschliessend von den beiden Gruppen geprüft.

Da das Jahr 2003 für die OTIF besonders ereignisreich war, hat der Vertreter ihres Sekretariates die Arbeitsgruppe über die Durchführung einer Informationsveranstaltung über das COTIF-Zulassungsrecht im Juni 2003 (s. Zeitschrift 2/2003, S. 24 ff), die Verhandlungen betreffend die Bedingungen des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF (s. Zeitschrift 2/2003, S. 22), den „Gemeinsamen Standpunkt OTIF-OSShD“ (s. Zeitschrift 2/2003, S. 31), die Konferenz von Kiew (s. S. 86), den Beitritt der Ukraine zum

COTIF 1980 (s. S. 69) sowie den Stand der Arbeiten betreffend den Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen von Kapstadt (s. Zeitschrift 2/2003, S. 27 ff und S. 37 ff) unterrichtet.

Wie üblich wurden die OTIF und die OSShD gebeten, bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe über ihre Tätigkeiten zu berichten.
(Übersetzung)

Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD)

Sondersitzung von Sachverständigen

Genf, 7.-9. Juli und 3./4. November 2003

Der Binnenverkehrsausschuss (CTI) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) beschloss im Jahre 2002 das Mandat für eine Sachverständigenondersitzung, die einerseits untersuchen sollte, welche Bestimmungen der CRTD die Staaten daran hindern, Vertragsparteien dieses Übereinkommens zu werden, und andererseits entsprechende Änderungen der betreffenden Bestimmungen vorschlagen sollte. Zwei Tagungen fanden zu diesem Zweck im Jahre 2002 statt (s. Zeitschrift 4/2002, S. 89).

Im Jahre 2003 traten die Sachverständigen unter dem Vorsitz der Niederlande zu zwei weiteren Tagungen zusammen, und zwar zur dritten Tagung am 7.-9. Juli und zur vierten Tagung am 3./4. November 2003. Das Sekretariat der OTIF unterbreitete zusammen mit dem CIT vor der dritten Tagung schriftliche Anregungen (Begriffsbestimmung „Beförderer“, Ausnahmen betreffend die obligatorische Versicherung) und war bei der vierten Tagung vertreten.

Beide diesjährige Tagungen befassten sich im Zusammenhang mit dem Hauptauftrag mit dem Verhältnis der CRTD zu anderen internationalen Instrumenten betreffend die Haftung für Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter entstehen. Es wurde dabei festgestellt, dass

- keine Überschneidungen bestehen mit Übereinkommen, die die vertragliche Haftung regeln (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr - CMR, Übereinkommen über den internationalen Eisen-

bahnverkehr vom 9. Mai 1980 - COTIF, Budapest Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt - CMNI);

- eine Parallelität der Regelungen betreffend die Seeschifffahrt (Internationales Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See von 1996 - HNS, Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969, Internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzung von 2001 – Bunkeröl-Übereinkommen) und der Regelungen betreffend die Landverkehrsträger wünschbar ist;
- die Annahme einer Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates betreffend die Umwelthaftung gemäß dem Entwurf vom 28. Juni 2002 die Mitgliedstaaten der EG nicht daran hindern wird, die CRTD anzuwenden, sofern sie in Kraft tritt, da der Anwendungsbereich der CRTD von der Richtlinie ausgeschlossen werden soll.

Eine grundsätzliche Frage ist jene nach dem Verhältnis der von den Sachverständigen in der Sondersitzung ausgearbeiteten Neufassung der CRTD zu dem im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beratenen Entwurfs für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden durch die Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI). Anders ausgedrückt: Es stellt sich die Frage, ob es gelingen kann, hinsichtlich der Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter entstehen, ein einheitliches Haftungsregime für alle drei Landverkehrsträger aufzustellen (CRTD), oder ob es sinnvoll ist, ein besonderes Haftungsregime nur für die Binnenschifffahrt zu schaffen (CRDNI).

Nachdem der Vertreter der ZKR über die Grundsätze der im Entwurf des CRDNI beabsichtigten Regelung und über das Ergebnis der ersten Tagung von Regierungsexperten (Straßburg, 28.-30.10.2003) berichtet hatte, wurde bei der vierten Tagung die Frage aufgeworfen, ob ein Fonds für Schäden katastrophalen Ausmaßes, wie er im Zusammenhang mit dem Entwurf des CRDNI in Erwägung gezogen wird, nicht für alle Verkehrsträger geschaffen werden sollte.

Dem CTI wird im Februar 2004 nicht nur ein überarbeitetes Text der CRTD vorgelegt werden, wie er bei

der vierten Tagung angenommen wurde; es sollen auch Vorschläge für ein weiteres Vorgehen unterbreitet und diskutiert werden.

Angesichts der nach wie vor schwachen Beteiligung der Mitgliedstaaten an der Sondersitzung (5 Mitgliedstaaten bei der 3. Tagung und 6 Mitgliedstaaten bei der 4. Tagung) zeichnet sich derzeit kein Konsens zu Gunsten einer für alle drei Landverkehrsträger harmonisierten außervertraglichen Haftung für Schäden ab, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstehen.

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

12. Tagung der Arbeitsgruppe III (Beförderungsrecht)

Wien, 6.-17. Oktober 2003

Die 12. Tagung der Arbeitsgruppe III setzte ihre Beratungen auf der Grundlage des vom Sekretariat erstellten überarbeiteten Übereinkommensentwurfes (UNCITRAL-Dok. A/CN.9/WG.III/WP.34) und eines Vorschlages der USA (UNCITRAL-Dok. A/CN.0/WG.III/WP.32) fort. Das Sekretariat der OTIF war in der zweiten Tagungswoche durch einen Beobachter vertreten.

Die Arbeitsgruppe beschloss, die weiteren Beratungen unter Berücksichtigungen des Vorschlages der USA zunächst in Hauptthemen zu gliedern und behandelte als erstes Thema die Frage des Anwendungsbereiches des künftigen Instruments.

Als wesentliches Ergebnis der Beratungen ist festzuhalten, dass sich die Mehrheit der Arbeitsgruppe dafür aussprach, das zu schaffende Instrument auf Haus-Haus-Beförderungen, die zumindest teilweise zur See durchgeführt werden, auf der Basis einer beschränkten Netzwerklösung auszudehnen. Von einer deutlichen Mehrheit der Arbeitsgruppe wurde der Gedanke unterstützt, unterschiedliche Haftungsregelungen für „maritime performing parties“ und „non-maritime performing parties“ vorzusehen. Non-maritime performing parties, wie die Eisenbahnen- oder Strassenbeförderer, sollten nicht dem Haftungsregime des künftigen Instrumentes unterstellt sein. Die Haftung dieser Beförderer würde sich nach dem bisher für sie geltenden Landesrecht oder den für sie geltenden internationalen Übereinkommen richten. Für „non-maritime performing

party“ wurde folgende Definition ins Auge gefasst: „Non-maritime performing party means a performing party who performs any of the carrier’s responsibilities prior to the arrival of the goods at the port of loading or after the departure of the goods from the port of discharge.“

Seitens der Association of American Railroads (AAR) wurde überdies vorgeschlagen, dass Eisenbahnen auch soweit sie im Hafengebiet tätig werden, als „non-maritime performing party“ angesehen werden. Dieser Vorschlag wurde anlässlich der 12. Tagung der Arbeitsgruppe vorläufig nicht weiter beraten.

Einige Delegationen regten an, zeitgerecht vor der 13. Tagung der Arbeitsgruppe ein Seminar zum Thema der Vertragsfreiheit bei Haus-Haus-Beförderungen im Seeverkehr zu organisieren. Die Rolle des Sekretariates der UNCITRAL würde sich dabei im Wesentlichen darauf beschränken, dessen „moralische Autorität“ zur Verfügung zu stellen. Das Seminar könnte der Vorbereitung der Diskussion zu den „Ocean Liner Service Agreements“ dienen.

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

XI. Wissenschaftliches Symposium der UACF

Beirut, 5.-8. Oktober 2003

Die UACF organisiert alle zwei Jahre ein wissenschaftliches Symposium, das sich durchwegs einer „High Level-Beteiligung“ erfreut. Es sind Exponenten der Wissenschaft, aber vor allem auch Minister und Bahnchefs anzutreffen. Der Generaldirektor war erneut eingeladen teilzunehmen.

Offenbar werden diese Symposien als repräsentative Plattform für die arabische Eisenbahnwelt empfunden, wo sich heute klare Ziele manifestieren in Richtung eines verbesserten, regional orientierten Eisenbahnnetzes, verbesserter grenzüberschreitender Zusammenarbeit und allgemein einer Förderung der Eisenbahn als ökologisch sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr. Nicht zuletzt deshalb ist wohl ein reges Interesse mit entsprechender Beteiligung europäischer Organisationen im Eisenbahnbereich sowie der Industrie zu beobachten, wobei diese ein recht stark etabliertes Beziehungsnetz aufgebaut hat mit eigenen Veranstaltungen, die nicht nur ein kommerzielles Interesse, sondern auch Förderungsanstrengungen zum Ausdruck bringen.

Die Plattform UACF mit ihren wissenschaftlichen Symposien ist ebenfalls für die OTIF bzw. das Zentralamt wichtig, mit sogar geradezu einer Verpflichtung zum Engagement, wenn die besonderen Charakteristiken im Raum der arabischen Staaten berücksichtigt werden, wo eine spezifische Plattform auf staatlicher Ebene nicht besteht. Dies hat sich schon gezeigt anlässlich der Teilnahme am X. wissenschaftlichen Symposium der UACF 2001 in Rabat (s. Zeitschrift Nr. 4/2001, S. 89).

Das Programm dieses XI. Symposiums stand mit dem Generalnenner Sicherheit unter dem Slogan „Sämtliche Bemühungen sollten darauf abzielen, ein integriertes und gut entwickeltes Eisenbahnnetz zu schaffen“. In Tat und Wahrheit wurde eine sehr gemischte Palette von Beiträgen geboten, die mehr oder weniger etwas zum Thema aussagten. Es kam primär die Stufe der Bahnverantwortlichen zum Zuge, die letztlich von ähnlichen Erfahrungen zeugten und ähnliche Argumentationen zu Gunsten der Eisenbahn benützten, wie sie auch in Europa vorgebracht werden.

Der Beitrag des Generaldirektors konzentrierte sich bewusst auf das Thema Sicherheit, notgedrungen mit eher theoretischen Überlegungen bzw. aus staatlicher Sicht, aus der Sicht des Gesetzgebers. Gestützt darauf wurde das Thema Sicherheit im Zusammenhang mit COTIF und OTIF angesprochen, wo es ja mit der COTIF-Revision 1999 eine neue Bedeutung erhalten hat. Der Beitrag stützte sich auf Überlegungen und auch Aktivitäten zum Thema, über die zum Thema verschiedene Male in der Zeitschrift berichtet worden ist. Selbstverständlich wurde versucht, auf die besondere Situation der arabischen Bahnen etwas einzugehen.

Als Erkenntnis lässt sich festhalten:

- Gerade über das Thema Sicherheit kann das Engagement zu Gunsten der arabischen Staaten, die ja potentiell alle zum OTIF-Raum gehören, jedoch mit der Gefahr einer Marginalisierung konfrontiert sind, verstärkt werden.
- In diesem Sinne dürfte es mit Blick auf die konkreten Möglichkeiten der OTIF sinnvoll sein, vor allem die künftige Fachkommission für technische Fragen dafür einzusetzen.

Rechtsprechung

Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg

Urteil vom 16. Mai 2002

Bei einem Schadensfall mit unbekanntem Schadensort haftet der Frachtführer im Rahmen eines multimodalen Transports von Deutschland in die Kirgisische Republik (Straßenbeförderung und anschließende Eisenbahnbeförderung mit Neuaufgabe CIM-SMGS) nach § 452 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Internationale Übereinkommen (CIM, SMGS) sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Parteien ein multimodaler Vertrag bestanden hat.

Vgl. § 452 HGB; Artikel 1 § 1 CIM, Artikel 2 § 2 COTIF

Die Klägerin beehrt von der Beklagten Schadenersatz für den teilweisen Verlust einer Partie Zigaretten während des Transports in die Kirgisische Republik. Die Parteien stehen in ständiger Geschäftsverbindung; die Klägerin produziert und exportiert Zigaretten, die Beklagte transportiert diese zu einem vorher fest vereinbarten Preis.

Im Dezember 1999 beauftragte die Klägerin die Beklagte mit dem Transport von 912 Kartons zu je 10.000 Stück und 1 Karton zu 9.000 Stück Zigaretten der Marken „Y“ und „Y Lights“ von ihrem Werk in Hannover-Langenhagen zu der Firma „X Company“ in Bishek, Kirgisische Republik.

Die Zigaretten wurden im Werk der Klägerin von deren Mitarbeitern in den mit einer Plombe versehenen Container verladen und am 28. Dezember 1999 von der Nebenintervenientin, die von der Beklagten hierzu beauftragt worden war, übernommen. Die Nebenintervenientin beförderte den Container per LKW zum Bahnhof Hannover-Linden, von wo er per Eisenbahn über Polen und Russland nach Alamedin in der Kirgisischen Republik transportiert wurde.

Über den Eisenbahntransport von Hannover nach Malaszewicze (Polen) wurde ein CIM-Frachtbrief der Deutschen Bahn AG ausgestellt, für den weitergehenden Eisenbahntransport von Malaszewicze nach Alamedin ein SMGS-Frachtbrief der polnischen Staatsbahn PKP. Am 11. März 2000 traf der Container auf dem Bahnhof von Alamedin in der Kirgisischen Republik ein und

wurde nach Erledigung der Zollformalitäten zum Betriebsgelände der Empfängerin in Bishek verbracht und dort am 23. März 2000 abgeliefert.

Bei der Öffnung des Containers am 24. März 2000 stellte der von der Empfängerin mit der Überprüfung beauftragte Schadensbesichtiger B. fest, dass die Lieferung nicht vollständig war. In seinem Survey Report führte er unter anderem aus: Die Siegel des Containers seien bei Öffnung intakt gewesen und es habe keine äußerlichen Zeichen von Beschädigung gegeben. Bezüglich der Beladung des Containers sei offensichtlich gewesen, dass die Warensendung für eine Inspektion herausgenommen und planlos wieder eingeladen worden sei; in der Mitte des Containers habe ein Freiraum bestanden, was dafür spreche, dass die Ladung unvollständig sei. Nach vollständiger Entladung und Zählung konstatierte der Besichtiger gegenüber der Handelsrechnung der Beklagten vom 28. Dezember 1999 eine Fehlmengende von 88,9 Kartons sowie 16 beschädigte Blocks und berechnete einen Gesamtschaden von US-\$ 8.498,57. Angesichts der intakten Siegel folgert der Besichtiger, die Fehlmengende müsse am Ort der Zollinspektion entnommen worden sein.

Wegen der Verluste und der Beschädigung der Ware erteilte die Klägerin der Empfängerin eine Gutschrift über US-\$ 8.498,51 und hielt die Beklagte – was im Berufungsrechtszug von dieser bestritten worden ist – mit Telefax vom 2. Mai 2001 hierfür haftbar.

Die Klägerin hat erstinstanzlich vorgetragen, der Verlust und die Beschädigung der Zigaretten sei während des Transports eingetreten, da die Nebenintervenientin die Ladung vollständig in einem plombierten Container in ihrem Werk übernommen habe. Bei den vom Besichtiger erwähnten Plomben handele es sich um während des Transports angebrachte Zollsiegel aus Smolensk. Die Beklagte hafte als multimodaler Frachtführer nach den Vorschriften des HGB für den entstandenen Schaden.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin DM 17.116.- zu zahlen.

Die Beklagte und die Nebenintervenientin haben beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat vorgetragen, es sei möglich, dass die Lieferung bereits bei Übergabe an die Nebenintervenientin unvollständig gewesen sei. Wenn es sich bei den am Container bei Öffnung vorhandenen Plomben um Zollsiegel aus Smolensk gehandelt habe – was sie mit Nichtwissen bestreite – könnten die

Zigaretten nur bei einem Diebstahl durch den Zoll abhanden gekommen sein, was ein unabwendbares Ereignis darstelle, für das sie nicht hafte. Die Klägerin habe außerdem die nach Artikel 18 des Abkommens über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) erforderliche Tatbestandsaufnahme durch die Eisenbahn versäumt; darüber hinaus seien etwaige Ansprüche nach Artikel 31 SMGS verjährt. Die Schadenshöhe hat sie mit Nichtwissen bestritten.

Die Nebenintervenientin hat erstinstanzlich vorgetragen, auf den Transport seien zunächst, bis zur Verladung an der polnischen Ostgrenze, die Vorschriften der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), ab dort die Vorschriften des SMGS anwendbar, da Polen, Russland und die Kirgisische Republik Vertragsstaaten des SMGS seien. Etwaige Ansprüche der Klägerin seien nach Artikel 57 § 2 CIM erloschen, da die Klägerin den Schaden zu spät gemeldet habe; außerdem hafte der Beförderer nach Artikel 23 § 4 Nr. 3 SMGS dann nicht, wenn das Gut mit unversehrten Plomben abgeliefert werde.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Es hat ausgeführt, ein Schadenersatzanspruch der Klägerin ergebe sich aus §§ 452, 459, 425 Abs. 1, 428, 429, 431 HGB, weil zwischen den Parteien ein multimodaler Transportvertrag bestanden habe. Internationale Abkommen (CIM, SMGS) seien nicht anwendbar: Weder habe die Klägerin an der Erstellung des SMGS-Frachtbriefes mitgewirkt noch sei der Schadensort bekannt (§ 452a HGB). Die Annahme des Schadensbesichtigers, der Verlust könnte nur bei der Zollabfertigung in Smolensk eingetreten sein, sei eine bloße Vermutung. Erwiesen sei jedoch ein Verlust der Zigaretten während des Transports. Aus der Handelsrechnung der Klägerin und der Aussage des Zeugen S. folge, dass die Lieferung vollständig von der Nebenintervenientin übernommen worden sei. Die Fehlmenge und die daraus resultierende Schadenshöhe folgten aus dem Bericht des Schadensbesichtigers und der Gutsschrift der Klägerin an die Empfängerin. Die zugunsten der Beklagten bestehende Vermutung der Unversehrtheit der Ware bei Ablieferung (§ 438 HGB) habe die Klägerin durch die spätere Schadensmeldung widerlegt. Die Beklagte habe sich schließlich nicht nach § 426 HGB entlastet, da sie nicht substantiiert vorgetragen habe, der Verlust sei trotz größtmöglicher Sorgfalt eingetreten.

Gegen das Urteil hat die Beklagte Berufung eingelegt.

Sie trägt vor: Der Schadensort sei bekannt, da die ursprüngliche Plombe auf dem von der polnischen

Staatsbahn ausgestellten SMGS-Frachtbrief vermerkt sei, der Schaden mithin danach eingetreten sein müsse. Die Klägerin habe nicht bewiesen, dass die verladenen Kartons Zigaretten enthalten hätten. Der Verlust könne auch nach der Ablieferung eingetreten sein. Die Beförderung nach der Ablieferung am 11. März 2001 vom Bahnhof Alamedin nach Bishek sei Sache der Empfängerin und nicht Bestandteil des zwischen den Parteien geschlossenen Transportvertrags gewesen, für den die Parteien die Anwendung der Regeln der CIM vertraglich vereinbart hätten. Sie bestreitet die Feststellungen des Schadensbesichtigers B. und behauptet, der Container sei mit der ursprünglichen Plombe angeliefert worden. Sie bestreitet nunmehr, die Schadensmeldung der Klägerin vom 2. Mai 2000 erhalten zu haben.

Sie ist der Ansicht, ihre Haftung sei nach CIM bzw. SMGS ausgeschlossen: Die CIM sei auch ohne ausdrückliche Rechtswahl anwendbar, da ein durchgehender CIM-Frachtbrief erstellt worden sei (so Art. 1 § 1). Durch das Protokoll von 1990 sei die CIM auch auf Transporte mit nicht linienmäßigen Anfangs- und Endtransporten anwendbar. Der Transport sei ausschließlich auf CIM- bzw. SMGS-Strecken durchgeführt worden. Die Klägerin habe keine Tatbestandsaufnahme nach Artikel 52 CIM durchgeführt und den Schaden nicht binnen 7 Tagen angezeigt, so dass etwaige Ansprüche nach Artikel 57 CIM erloschen seien. Sofern nicht die CIM gelte, sei ihre Haftung nach Artikel 31, 29 § 7 SMGS ausgeschlossen. Auch nach HGB bestünde keine Haftung, da die Vermutung des § 438 nicht widerlegt sei und die Klägerin darüber hinaus ein erhebliches Mitverschulden treffe, da ihr bekannt gewesen sei, dass beim Zollamt Smolensk regelmäßig von hoheitlicher Stelle Zugriff auf Waren genommen werde.

Die Nebenintervenientin schließt sich dem Vortrag der Beklagten an.

Die Beklagte und die Nebenintervenientin beantragen, das Urteil des Landesgerichts Hamburg abzuändern und die Klage abzuweisen.

Die Klägerin beantragt, die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Sie trägt vor: Der Umfang der von der Beklagten geschuldeten Transportleistung erstreckte sich von der Übernahme im Werk Langenhagen bis zur Ablieferung bei der Empfängerin in Bishek und sei nicht auf den Eisenbahntransport von Hannover nach Alamedin beschränkt. Die Parteien hätten keine Rechtswahl zugunsten der CIM getroffen, die Ausstellung eines

CIM-Frachtbriefes sei nur zu Verzollungszwecken erfolgt. Es handele sich hierbei auch nicht um einen durchgehenden Frachtbrief, da dieser nur bis nach Polen Gültigkeit gehabt habe. In dem SMGS-Frachtbrief sei die Nummer der ursprünglichen Plombe durchgestrichen und handschriftlich eine andere Nummer eingetragen (UC 6842), so dass der Schadensort offen sei. Die der Nebenintervenientin übergebenen Kartons könnten nur Zigaretten enthalten haben, da Fehlmengen bei der Verladung aufgefallen wären.

Sie ist der Ansicht, dass weder die Regeln der CIM noch des SMGS anwendbar seien. Das SMGS komme bei Neuaufgabe überhaupt nur dann zur Anwendung, wenn Verkehr mit Staaten stattfinde, die zugleich Mitgliedstaaten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) seien, was die Republik Kirgisien nicht sei.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Die Parteien und die Nebenintervenientin haben sich mit einer Entscheidung durch die Vorsitzende als Einzelrichterin einverstanden erklärt.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung ist unbegründet. Zu Recht hat das Landgericht die Beklagte verurteilt, an die Klägerin DM 17.116.- nebst 5% Zinsen seit dem 3. Mai 2000 zu zahlen. Im Hinblick auf den Vortrag der Parteien und der Nebenintervenientin in der Berufungsinstanz ist der Begründung des landgerichtlichen Urteils nur Folgendes hinzuzufügen:

Die Beklagte haftet der Klägerin für den ihr durch den Verlust und die Beschädigung der Zigaretten entstandenen Schaden als multimodaler Frachtführer nach den §§ 452, 459, 425 Abs. 1, 428, 429, 431 HGB. Die Parteien haben einen Vertrag über einen multimodalen Transport geschlossen, der nicht internationalen Übereinkommen unterliegt (I.). Der Ort des Verlustes und der Beschädigung der Zigaretten ist unbekannt (II). Die Klägerin hat ihre Ansprüche nicht durch verspätete Mängelanzeige verloren (III).

I. Die Beklagte schuldete aus dem Vertrag den Transport der Zigaretten von Langenhagen nach Bishek/Kirgisische Republik. Dies hat sie in ihrer Rechnung vom 20. Dezember 1999 bestätigt, in der Bishek als Löschhafen und Bestimmungsort angegeben ist. Dieser Vertrag war auf einen multimodalen Transport gerichtet, denn weder

das Werk der Klägerin noch das Betriebsgelände der Empfängerin verfügen über Eisenbahnanschluss, so dass Anfangs- und Endstrecken mittels anderer Transportmittel bewerkstelligt werden mussten.

Auf diesen Vertrag ist nach Artikel 28 Abs. 4 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB) deutsches Recht anwendbar, weil beide Parteien ihre Hauptniederlassung in Deutschland haben und der Verladeort in Deutschland lag. Eine Rechtswahl nach Artikel 27 EGBGB vermag der Senat nicht zu erkennen. Die Klägerin hat in dem mit „Versandvorschrift“ überschriebenen Auftrag der Beklagten kein Angebot auf Wahl der CIM als anzuwendendes Recht unterbreitet, welches diese später hätte annehmen können. Zwar bezieht sich die Klägerin in dem Auftrag auf die CIM, dies jedoch ausdrücklich nur für Zollangelegenheiten.

Die CIM stellt auch kein vorrangig anzuwendendes internationales Übereinkommen im Sinne des § 452 HGB dar, da es nicht autonom zur Anwendung gelangt. Zwar können nach dem Protokoll von 1990 auch nicht linienmäßige Anfangs- und Endtransporte dem Regime der CIM unterstellt werden, dies gilt gemäß Artikel 1 § 1 CIM in Verbindung mit Artikel 2 § 2 COTIF aber nur dann, wenn sie „unter Verantwortung der Eisenbahn erfolgen“. Hier waren der Anfangs- und der Endtransport von der Beklagten bzw. der Nebenintervenientin durchzuführen, so dass eine autonome Anwendung der CIM mangels Eröffnung des persönlichen Anwendungsbereichs ausscheidet (vgl. Senat, Urteil vom 9.7.1981 – 6 U 51/81, Transportrecht 1981, S. 94). Es fehlt zudem bereits an der nach Artikel 1 § 1 CIM erforderlichen Ausstellung eines durchgehenden CIM-Frachtbriefs. Der von der Beklagten vorgelegte CIM-Frachtbrief weist Hannover-Linden als Versandbahnhof und Malaszewicze in Polen als Empfängeranschrift aus. Die Anfangsstrecke von Langenhagen nach Hannover-Linden ist ebenso wenig von dem CIM-Frachtbrief erfasst wie die weitere Strecke ab Malaszewicze bis nach Bishek.

Aus denselben Gründen scheidet die Anwendung des SMGS auf den zwischen den Parteien geschlossenen Beförderungsvertrag aus: Zunächst hat die Klägerin die Ausstellung des SMGS-Frachtbriefes weder veranlasst noch hieran mitgewirkt. Das SMGS kann wegen des nicht linienmäßigen Endtransportes auch nicht auto-

nom zur Anwendung gelangen, denn Artikel 2 § 1 setzt die Ausstellung eines SMGS-Frachtbriefs und die Beförderung „ausschließlich über Strecken der an diesem Abkommen beteiligten Eisenbahnen“ voraus. Eine Erweiterung des Anwendungsbereichs auf nicht linienmäßige Anfangs- und Endstrecke – wie sie durch das Protokoll von 1990 für CIM und COTIF erfolgt ist – liegt hinsichtlich des SMGS nicht vor.

- II. Eine Anwendung der genannten Übereinkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr kommt auch nicht nach § 452a HGB in Betracht, weil nicht feststeht, auf welcher Teilstrecke die Beschädigung und der Verlust eingetreten sind.

Nach Überzeugung des Senats ist vielmehr von einem unbenannten Schadensort auszugehen, weil der Verlust und die Beschädigung der Zigaretten sowohl auf dem Transport von Hannover-Linden nach Malaszewicze in Polen als auch von dort nach Alamedin und anschließend nach Bishek, also auf drei Teilstrecken, erfolgt sein kann. Auszuschließen ist lediglich die unvollständige Übergabe der Sendung durch die Klägerin sowie ein Verlust nach Ablieferung bei der Empfängerin.

Wie bereits das Landesgericht zutreffend ausgeführt hat, ist aufgrund der Aussage des Zeugen S. bewiesen, dass die Ware vollständig an die Nebenintervenientin übergeben worden ist. Die Beweiswürdigung des Landesgerichts ist überzeugend und in keiner Hinsicht fehlerhaft, die Beweisaufnahme bedarf keiner Wiederholung. Der Einwand der Beklagten, der Zeuge habe keine Angaben zum Inhalt der Kartons gemacht, so dass davon auszugehen sei, diese seien möglicherweise nicht vollständig gefüllt gewesen, wird durch den Survey Report des Schadensbesichtigers B. widerlegt, aus dem sich ergibt, dass nicht nur einzelne Zigaretten aus den Kartons fehlten, sondern ganze Kartons. Die Beschreibung der Packweise verdeutlicht dies; danach waren die Kartons so gestapelt, dass sie einen Hohlraum in der Mitte des Containers verdecken sollten, was für das Fehlen ganzer Kartons und nicht einzelner Zigaretten spricht. Außerdem beschreibt der Report, dass die unbeschädigten Kartons sämtlich versiegelt waren und die angegebene Menge Zigaretten enthielten.

Aus dem Survey Report folgt ebenfalls, dass ein Abhandenkommen nach Ablieferung der Ware

bei der Empfängerin auszuschließen ist. Der Schadensbesichtigter B. führt aus, dass er beim Öffnen und Ausladen des Containers am 24. März 2000 zugegen war und die Plomben intakt waren. Der Vortrag der Beklagten, sie habe ihre vertraglichen Verpflichtungen mit Ablieferung des Containers am 11. März 2000 am Bahnhof Alamedin erfüllt, so dass die Ware in der Folgezeit bis zum 24. März 2000 bereits in der Obhut der Empfängerin gestanden habe und ein Abhandenkommen während dieser Zeit ihr nicht zuzurechnen sei, ist – wie oben ausgeführt – durch ihre eigene Rechnung, in der sie der Klägerin die Strecke „ab Werk bis CFR“ Bishek in Rechnung gestellt hat, widerlegt. Für ein etwaiges Abhandenkommen zwischen Anlieferung in Alamedin und Ablieferung in Bishek hat vielmehr die Beklagte einzustehen. Soweit sie die Feststellungen des Schadensbesichtigers B. bestreitet, ist ihr Vortrag unsubstantiiert. Sie trägt keine Gründe für die Zweifel an deren Richtigkeit vor und führt nicht näher aus, inwiefern Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Angaben in dem Survey Report – dessen Feststellungen sie sich in anderem Zusammenhang ausdrücklich zu eigen macht – fehlerhaft seien.

Die Beklagte hat auch nicht bewiesen, dass der Schaden auf der Teilstrecke nach Malaszewicze eingetreten ist. Zwar ist auf dem SMGS-Frachtbrief in Feld 45 die ursprüngliche Plombenbezeichnung EXRI 019782 eingetragen, diese ist jedoch durchgestrichen und durch andere – unleserliche – Eintragungen ersetzt. Auch aus dem zur Akte genommenen Bericht der Industrie- und Handelskammer Kirgisien ergibt sich, dass bei der Entladung der Container zwei Plomben mit anderen Nummern („MSK 03763481“ und „TK 02162“) aufwies. Die Angaben des Survey Reports sind insofern nicht aussagekräftig, da dort nur pauschal die Plomben ohne genauere Bezeichnung erwähnt sind; die Angaben über den Schadensort sind bloße Vermutungen, die – wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat – nicht dem Zeugenbeweis zugänglich sind. Deshalb vermag der Senat nicht festzustellen, ob die Sendung unversehrt in den Geltungsbereich des SMGS eingetreten und ob sie unversehrt in Alamedin angekommen ist.

- III. Der Schadenersatzanspruch der Klägerin ist auch nicht durch eine verspätete Mängelanzeige oder durch die Vermutung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Frachtbriefe entfallen.

Der CIM-Frachtbrief kann eine solche Vermutung bereits deswegen nicht entfalten, weil er nicht bis zum Bestimmungsort ausgestellt ist und daher keine Vermutung für das ordnungsgemäße Eintreffen der Ware dort entfalten kann. Der SMGS-Frachtbrief vermag aufgrund der an ihm vorgenommenen Manipulationen ebenfalls eine solche Vermutung nicht zu stützen.

Die Vermutung des § 438 Abs. 2 HGB, dass die Sendung in vertragsgemäßem Zustand angeliefert worden ist, hat die Klägerin dadurch widerlegt, dass der Survey Report des Schadensbegutachters B. zweifelsfrei Verluste und Beschädigungen an der Lieferung feststellt und die Klägerin diese mit Telefax vom 2. Mai 2000 der Beklagten mitgeteilt und diese haftbar gehalten hat. Mit ihrer Behauptung, sie habe diese Schadensreklamation nie erhalten, setzt sie sich in Widerspruch zu ihrem erstinstanzlichen Vortrag im Schriftsatz vom 15. Januar 2001: „Eine Schadensreklamation erfolgte erstmals am 2. Mai 2000“, ohne dafür eine Erklärung abzugeben. Für den Erhalt dieses Telefaxes spricht auch der von der Klägerin zur Akte gereichte Sendebericht.

Auf kürzere Schadensmitteilungs- und Verjährungsfristen sowie eine Verletzung etwaiger Obliegenheiten durch die Klägerin oder die Empfängerin nach CIM/SMGS kommt es nicht an, da – wie ausgeführt – diese Regelwerke unter keinem Gesichtspunkt im Verhältnis der Parteien Anwendung finden.

Die Beklagte hat sich weder nach § 426 HGB durch die Behauptung entlasten können, der Schadenseintritt stelle ein unabwendbares Ereignis dar, noch trifft die Klägerin ein nach § 254 Bürgerliches Gesetzbuch zu berücksichtigendes Mitverschulden an dem Verlust, denn es ist nicht festzustellen, dass der Verlust durch hoheitlichen Zugriff an der Zollstation Smolensk erfolgt ist.

- IV. Hinsichtlich der Schadensberechnung, der Verjährung und der Zinsen kann auf das Urteil des Landesgerichts verwiesen werden.

[Nebenentscheidungen]

Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 der Zivilprozessordnung (ZPO) nicht erfüllt sind. Die Sache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch ist die Revision zur Fortbildung des Rechts oder

der Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich; der Senat hatte vielmehr über rein tatsächliche Feststellungen zu entscheiden. Schutzanordnungen waren gemäß § 713 ZPO entbehrlich, da die gegen die Nichtzulassung der Revision gerichtete Beschwerde (§ 544 ZPO) wegen § 26 Nr. 8 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozessordnung ausgeschlossen ist.

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Heft 9/2002, S. 355-357)

Sonstige Informationen

Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht

Kiew, 21./22. Oktober 2003

Die seit langem angekündigte Konferenz, welcher aus Sicht der OTIF eine grosse Bedeutung zukam, konnte dank hervorragendem Einsatz der ukrainischen Organisatoren und erfreulich grosser Beteiligung erfolgreich durchgeführt werden.

Die Initiative zur Konferenz war im Namen der OTIF ergriffen worden als logische Folge ihrer Zukunftsstrategie, die sich aus der grossen mit dem Protokoll von Vilnius abgeschlossenen Erneuerung von 1999 ableitet

Es lag voll in der Logik dieser Zukunftsstrategie zu versuchen, die Ukraine als Gastgeber der angestrebten Konferenz zu gewinnen. Auf ukrainischer Seite sind die Überlegungen hinsichtlich eines Beitritts zum COTIF schon seit einiger Zeit im Gang. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, dass es indessen bisher recht schwierig war, die Vor- und Nachteile so ergiebig auszuloten, dass eine rationale Entscheidung möglich wurde. Die Idee einer solchen Konferenz fiel deshalb auf guten Boden. Nach der grossen Erweiterung der EG rückt die Ukraine – die enge Beziehungen zur EG pflegt, ohne ihre eigenständige Rolle im Rahmen der GUS und als einer der Schlüsselstaaten des TRACECA-Korridors aufzugeben – in eine strategisch bedeutsame Rolle an der Schnittstelle des Europas der EG nach Osten zum grossen euro-asiatischen Raum. Der Blick auf das COTIF ist der Blick auf einen kleinen Ausschnitt der Gesamtheit aller Schnittstellenprobleme. Er ist aber nicht unbedeutend und zweifellos auch von einigem grundsätzlichen Interesse.

Die Unterstützung von Seite der Europäischen Kommission war von Anfang an eine Grundbedingung. Das neue COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius bedeutet nicht nur eine Reaktion auf den innerhalb der EG ausgelösten, tief greifenden Bahnreformprozess. Er öffnet auch die Türe für den Beitritt der EG zum COTIF, der ja heute beschlossene Sache ist und formell so rasch als möglich vollzogen werden soll. Der Beitritt der EG kann letztlich nur aus der Absicht begründet werden, die Ziele des europäischen Bahnreformprozesses mit Hilfe des Instrumentes COTIF über den Bereich des EG-Gemeinschaftsrechtes hinaus in einem geographisch möglichst weiten Raum umzusetzen, der dem Chancenpotential des internationalen Eisenbahntransportes der Zukunft entspricht. Damit treffen sich die Interessen der EG bzw. der Europäischen Kommission und der Ukraine. Selbstverständlich war es weiter, gerade auf dieser Interessenbasis, legitim zu versuchen, die Europäische Kommission nicht nur in das Konferenzprogramm massgebend einzubeziehen, sondern von ihr auch eine substantielle finanzielle Unterstützung zu erhalten für eine Veranstaltung, die in der gewählten Form weder für die Ukraine noch für die OTIF allein finanziell tragbar gewesen wäre.

Es ist im Grunde wohl allen im internationalen Eisenbahngeschäft Agierenden klar, dass auf der Ebene des internationalen Eisenbahntransportrechtes möglichst harmonisierte Voraussetzungen bestehen sollten, die den Marktteilnehmern verlässliche, den heutigen Gegebenheiten entsprechende, die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn konsequent unterstützende rechtliche Regeln zur Verfügung stellen.

Mit der COTIF-Revision 1999 sind wir leider aber dem Harmonisierungsziel aus grossräumiger Sicht nicht näher gekommen – im Gegenteil. Die Unterschiede zwischen zwei Transportrechtssystemen in dem für die Eisenbahnzukunft so wichtigen euro-asiatischen Raum sind eher noch grösser geworden. Das Nebeneinander von zwei in verschiedener Hinsicht doch entscheidend voneinander abweichenden Systemen erklärt sich aus der Geschichte des 20. Jahrhunderts. Es ist heute noch ein Faktum, das wohl noch lange Bestand haben wird, umso mehr als es auch höchst unterschiedliche Verhältnisse und Bedürfnisse zum Ausdruck bringt.

Diese Ausgangslage muss nun aber keinesfalls dazu führen, dass die – akzentuierten – Unterschiede aus welchen Gründen auch immer noch zementiert werden. Die gemeinsame Haltung aller Beteiligten sollte vielmehr sein, mit klarer Strategie und intelligenter Taktik einen schrittweisen Prozess zu führen, der mit jedem Schritt aus den gegebenen Bedingungen und vordringlichen Bedürfnissen das Beste für die Bahn

herausholt, dabei aber den Weg in Richtung einer umfassender grossräumigen Harmonisierung der Rahmenbedingungen auf rechtlicher Ebene (was hier im Vordergrund steht) nie verlässt.

Eine konstruktive pragmatische, marktorientierte Sicht ist gefragt, welche der Tatsache Rechnung trägt, dass die Nutzung der Zukunftschancen der Eisenbahn namentlich im Gütertransport zwingend eine internationale und intermodale Ausrichtung verlangt.

Damit sind die beiden Organisationen gefordert, welche die beiden Transportrechtssysteme vertreten, die OTIF und die OSShD. Sie sollten gemeinsam den Weg zeigen und den schrittweisen Prozess organisieren. Dessen sind sie sich Beide durchaus bewusst, wie der vor kurzem einvernehmlich verabschiedete „Gemeinsame Standpunkt OTIF-OSShD“ beweist.

Diese Konferenz von Kiew sollte ein erstes wahrnehmbares, nachhaltiges Signal setzen. Mit dem gewählten Konzept und Programm sollte versucht werden, nicht nur konkrete Lösungsansätze aus sowohl kurzfristiger wie aus langfristiger Sicht aufzuzeigen, sondern die ganze Problematik in den grösseren Zusammenhang der Anforderung des Marktes und einer grenzüberschreitenden Eisenbahnpolitik zu stellen. Das Ziel ist erreicht worden.

Zum Abschluss der Konferenz wurde eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, die wir an dieser Stelle im Wortlaut wiedergeben. Sie bringt den Willen zum Ausdruck, die mit der Konferenz erreichte breite Bereitschaft zu nutzen, um der Problemanalyse und Aufzählung von Lösungsmöglichkeiten auch konkrete Taten folgen zu lassen. In diesem Sinne ist unmittelbar im Anschluss an die Konferenz ein Folgeprogramm erstellt worden, das für längere Zeit eine Arbeitsgrundlage der interessierten Beteiligten bilden soll. Diese Absicht wird unterstützt durch die Homepage der OTIF, wo, für Jedermann verfügbar, die vollständige Dokumentation über die Konferenz von Kiew einschliesslich des Folgeprogramms bis auf weiteres zu finden sein wird.

Gemeinsame Erklärung

22.10.2003

1. Die internationale "Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht" fand am 21./22. Oktober 2003 in Kiew mit dem Ziel statt, Mittel zu finden, um die Unterschiede zwischen den beiden internationalen Eisenbahntransportrechtssystemen – namentlich jenem der OSShD und

jenem der OTIF – insbesondere im Bereich des Güterverkehrs zu überbrücken.

2. Die Konferenz stellte fest, dass die Staaten Mittel- und Osteuropas, die der EU beitreten werden, sowie die GUS-Staaten ihre Aufmerksamkeit in erster Linie auf eine Verbesserung der rechtlichen Grundlage für Transitbeförderungen richten sollten, um günstige Bedingungen für eine Zunahme der Transporte zu schaffen und eine mögliche neue Trennlinie zwischen der EU und den GUS-Staaten zu vermeiden.
3. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Straße, sollten die Eisenbahnen effizienter und wettbewerbsfähiger werden. Sie sollten den Kunden qualitativ gute Leistungen anbieten, die gekennzeichnet sind durch Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit. Eine besondere Beachtung sollte einfachen und effizienten Verfahren beim Grenzübertritt gewidmet werden.
4. Die Tatsache, dass zwei Rechtssysteme den internationalen Eisenbahnverkehr im eurasischen Raum regeln, sollte kein Hindernis dafür sein, die sich den Eisenbahnen bietenden Chancen zu nutzen. Eine Harmonisierung der Gesetzgebung zwischen den beiden Rechtssystemen ist erforderlich, wobei kurz- und mittelfristige Ziele festgelegt werden müssen.
5. Rechtliche Harmonisierung und technische Interoperabilität sowie die Entwicklung der Infrastruktur sind gleichermaßen vorrangig zu behandeln, obschon mit verschiedenen Zeitrahmen.
6. Die Konferenz stellte fest, dass ein echter Nachteil für die Eisenbahnbeförderung darin besteht, dass es keinen direkten Frachtbrief gibt. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation könnten folgendermaßen aussehen:
 - Entwicklung eines direkten Frachtbriefs in einem ersten Schritt;
 - Vereinheitlichung der Vorschriften betreffend die Haftung für die gesamte Beförderung in einem zweiten Schritt.

Für die Zwischenzeit, in der eine Harmonisierung nicht möglich ist, kann eine neue Lösung angewendet werden; wenn die ER CIM 1999 in Kraft treten, werden die Parteien eine

Rechtsordnung für die Beförderung wählen können.

7. Die Konferenz kam überein, dass ein Arbeitsprogramm zwischen OSShD und OTIF auf der Grundlage des bestehenden „Gemeinsamen Standpunkts“ zum Erreichen der Ziele dieser Erklärung beitragen sollte.
8. Darüber hinaus wird die Europäische Kommission die Arbeit an einer Anzahl von trans-europäischen Korridoren fördern, um somit die Schaffung gemeinsamer Lösungen zu fördern.
9. Die Konferenz empfiehlt der OTIF und der OSShD eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu schaffen, und zwar unter Beteiligung des CIT und anderer interessierter Eisenbahnorganisationen, um diese Ziele zu erreichen.

Überlegungen des Generaldirektors zu den künftigen Beziehungen zwischen OTIF und OSShD anlässlich der Konferenz von Kiew

Dass wir heute einen „Gemeinsamen Standpunkt OTIF-OSShD“ zur Verfügung haben, darf zweifellos als Ausdruck des Willens zur konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen betrachtet werden. Wenn man deren Aufgabe und Bedeutung werten will, muss man sich dabei stets der Unterschiede bewusst sein, die sie kennzeichnen: Die Aufgabe der OSShD ist breit gefasst; diejenige der OTIF auf der Basis des COTIF 1999 ist klar auf die internationale Gesetzgebung im Eisenbahnbereich gerichtet. Es geht um die rechtliche Basis des internationalen Eisenbahnverkehrs mit möglichst weiträumiger – und auch intermodaler – Sicht. Nur auf dieser Ebene steht die Kooperation von OTIF und OSShD mit der Frage, wie schrittweise die rechtliche Interoperabilität verbessert werden kann mit der langfristigen Zielsetzung, zu einem durchgehend einheitlichen Rechtssystem zu gelangen.

Diese Frage stellt sich im Dienste der Eisenbahnen im Rahmen des internationalen Personen- und Gütertransports, wobei dem Gütertransport die zentrale Bedeutung zukommt. Es gibt selbstverständlich eine Wechselwirkung zwischen der nationalen und der internationalen Position der Eisenbahnen, deren aktive und ambitionierte Vertreter ohne Ausnahme die nationalen Grenzen überschreitende, mehr oder weniger grossräumig ausgerichtete Geschäftsstrategien verfolgen.

Die Zukunftschancen sind da, wo nötig, müssen sie geschaffen werden. Sie im Rahmen einer zunehmend liberalisierten Bahnwelt zu nutzen, verlangt, den Anforderungen des Marktes gerecht zu werden in einer harten Wettbewerbssituation – was bedeutet, dass Konkurrenzfähigkeit, Attraktivität, bedürfnisgerechtes Angebot dem potenziellen Nachfrager glaubwürdig nachzuweisen sind. Der Kunde ist König. Auch Eisenbahntransporte werden je länger umso weniger vom Staat oder einem monopolistischen Anbieter bestimmt, sondern von privatwirtschaftlich geprägten Verladern in einem weltweit vernetzten, marktwirtschaftlich gesteuerten System. Dies verlangt eine grossräumige und – wie immer wieder zu betonen ist – eine intermodale Sicht, um das ganze Chancenpotenzial für den mitbeteiligten Eisenbahntransport zu erfassen. Massgebend ist die Sicht auf durchgehend optimierte Transportketten, welche die verfügbaren Transportmittel nach ihren wesensgerechten Vorteilen einbeziehen sollen.

Gerade grossräumig gesehen, werden aber noch für lange Zeit sehr unterschiedliche Verhältnisse in Bezug auf die technischen Charakteristiken, den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastrukturen, wie auch in Bezug auf die betrieblichen Bedingungen herrschen. Verbesserungen erfordern Zeit und viel Geld. Umso mehr sollte das in Ordnung gebracht werden, was im Grunde „billig“ zu haben ist, nämlich die transportrechtliche Interoperabilität. Sie stellt zwar nur einen Mosaikstein dar, dessen Bedeutung aber zu nicht unterschätzen ist, nicht zuletzt, weil von ihr eine Verstärkungswirkung erwartet werden darf.

Die Revision des COTIF von 1999 ist im skizzierten Sinne als Reaktion auf die Liberalisierung im Eisenbahnbereich in Europa, namentlich innerhalb der EU, zu verstehen. Diese Liberalisierung wird nicht Halt machen an den heutigen Grenzen der EU. Es liegt deshalb in der Logik der Dinge, dass die OTIF einerseits auf die OSShD zugeht, um mit ihr einen konstruktiven Modus der Zusammenarbeit zu finden, dass sie andererseits aber auch versucht, neue Mitgliedstaaten zu gewinnen, um die Anwendbarkeit ihres den modernen Anforderungen angepassten Regelwerkes soweit als möglich auszuweiten.

Die Ukraine ist ein Schlüsselstaat aus der Sicht einer OTIF, die richtigerweise gezielt nach Osten schaut, in den Raum der OSShD hinein und sogar darüber hinaus. Das Interesse der Ukraine ihrerseits an der OTIF ist schon seit einiger Zeit manifest. Jetzt, vor dem in Kraft treten des COTIF 1999, besteht die nötige Klarheit für eine Beitrittsentscheidung – dies umso mehr, als sich auch die EU, aktiv an der Handhabung des COTIF 1999

beteiligen wird. Das Engagement der EU erhöht das Interesse am COTIF wohl sogar über die Ukraine hinaus in einem grösseren Kreis von Staaten mit vitalem Bezug zu europäischen Markt und meist damit unweigerlich anlaufendem Liberalisierungsprozess bei ihrer Eisenbahn.

Deshalb ist es umso mehr richtig, die Position der OSShD und darin namentlich auch diejenige Russlands zu beachten. Ohne eine beidseitig konstruktive, tragfähige Kooperation ist kein voller Nutzen aus der Rechtsentwicklung auf der Grundlage des COTIF 1999 zu ziehen, die ja – das muss immer wieder betont werden – nicht Selbstzweck ist, sondern im Dienste möglichst guter Zukunftschancen der Eisenbahn steht. Dabei kann es sich nicht um eine statische Betrachtung handeln.

Wie ist die für unser Thema relevante Umfeldentwicklung einzuschätzen?

Einerseits scheint klar, dass in einem Grossteil des Raumes der OSShD wohl noch lange, wenn nicht ohnehin dauerhaft, wesentlich unterschiedliche Bedingungen im Vergleich zu Zentraleuropa herrschen werden – nicht zuletzt, weil die Eisenbahn hier voraussetzungsgemäss noch eine wesentlich stärkere Position besitzt, die sie auch unbedingt erhalten können sollte. Deshalb ergibt sich folgerichtig eine wesentlich unterschiedliche Sicht bezüglich des innerhalb der EU verfolgten Konzeptes der Bahnreform. Diese „andere Sicht“ wird notwendiger- und sinnvollerweise weiterhin als Basis für die Zusammenarbeit unter vergleichbaren Voraussetzungen im Rahmen der OSShD bestimmend bleiben, im Rahmen einer Organisation, die – im Gegensatz zu der ausschliesslich auf der zwischenstaatlichen Stufe agierenden OTIF – alles das umfassend betreut, was dort unter massgebendem Einfluss der Europäischen Kommission traditionell auf der Bahnstufe namentlich durch die Organisationen UIC und CIT abgedeckt ist. Es muss ja auf Seite der EU, wo diesbezüglich enorme Anstrengungen erforderlich sind, neidlos anerkannt werden, dass im Raum der OSShD eine durchgehende technisch-betriebliche Interoperabilität weitgehend Realität ist.

Andererseits muss man erkennen, dass die allgemeine Entwicklung im – weltweiten – Transportsystem mit dem unaufhörlichen technologisch-qualitativen Fortschritt bei jedem einzelnen der beteiligten Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel dazu führt, dass die Eisenbahn wegen ihren speziellen Bedingungen Schwierigkeiten bekundet, sich zu halten. Die flexibleren Konkurrenten gewinnen im Wettbewerb; die Eisenbahn steht vielfach auf der Verliererseite. Ihre Position wird

zunehmend auch dort relativiert, wo sie bisher noch eine uneingeschränkte Monopolsituation und Sonderstellung besass. Sie muss sich auf ihren wesengerechten Anteil hin entwickeln, der durchaus je nach geographischen Voraussetzungen, Besiedelung, Wirtschaftspotential unterschiedlich definiert sein kann. Für die Zukunft flächendeckend starke wesengerechte Positionen der Eisenbahnen zu sichern, im Blick auch auf die Bedeutung der Eisenbahn im Rahmen einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung, erfordert eine grossräumig abgestimmte und harmonisierte Verteidigungsposition der Eisenbahn. Die Ebene einheitlicher rechtlicher Grundlagen für den internationalen Eisenbahnverkehr gehört dazu. Deshalb sind OTIF und OSShD als die in diesem Bereich relevanten Organisationen aufgerufen, dafür eine grossräumig wirksame Plattform der Zusammenarbeit zu schaffen.

Wie könnte eine solche Plattform aussehen? Sie sollte ja letztlich so institutionalisiert sein, dass koordiniert Entscheide möglich sind, die rechtzeitig getroffen und verbindlich umgesetzt werden können.

Man kann sich verschiedene Modelle vorstellen, auf die aber hier nicht weiter eingetreten werden soll. Vorläufig geht es darum, erste Überlegungen dazu anzustossen in einem Prozess, für den bis auf Weiteres der Gemeinsame Standpunkt OTIF –OSShD unzweifelhaft eine gute Basis schafft und der sich zunächst auf kleine konkrete Schritte ausrichten sollte, wie sie in Session 3 der Konferenz von Kiew herausgearbeitet worden sind.

Diese vorgeschlagenen Schritte sollten ohne Bedenken als Chance für beide Seiten betrachtet werden.

Aus Sicht der OTIF muss es dabei den Mitgliedstaaten der OSShD frei stehen, den Prozess mit einer Mitgliedschaft, die sehr spezifisch definiert sein kann, in der OTIF zu unterstützen. Dies sollte die Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD nicht beeinträchtigen. Es ergibt sich eine Doppelmitgliedschaft und nicht ein Entweder-Oder, solange die OSShD für ihre Mitglieder die heutige umfassende Bedeutung behält (was sie ausserhalb der Grenzen der EU zweifellos tun wird). Das Problem wird sich vielleicht eher auf Seite OTIF stellen, deren „Oststrategie“ mit neuen Mitgliedern, die nur mit einzelnen Linien beteiligt sind, von den Hauptbeitragszahlern mitgetragen werden muss.

Das Ergebnis der Konferenz von Kiew soll in ein Folgeprogramm münden, das jetzt noch zur Diskussion gestellt werden muss und in der Folge vertiefter Bearbeitung bedarf.

Auf Seite OTIF besteht die Auffassung, dass versucht werden sollte, das „Gewicht“ der Konferenz auszunutzen, um mit Hilfe des Folgeprogramms möglichst rasch einzelne konkrete Projekte auszulösen, die in nützlicher Frist echte Fortschritte erlauben. Es wird unerlässlich sein, dafür massgeblich die Unterstützung der Europäischen Kommission zu suchen und die Finanzierungsinstrumente zu beanspruchen, die ihr zur Verfügung stehen. Das wird bedingen, die dafür vorgegeben Regeln genau zu beachten.

Damit ist jedoch nicht die ganze Bandbreite der Kooperation zwischen OTIF und OSShD erfasst, obwohl zweifellos wichtige, gemeinsam interessierende Schwerpunkte gesetzt werden dürften. Der Gemeinsame Standpunkt OTIF-OSShD sieht vor, ein Mittelfristprogramm zu erstellen. Zu diesem Zweck werden beidseits sorgfältige Vorbereitungen getroffen, um im Verlauf des Jahres 2005 eine erste Diskussionsgrundlage zur Verfügung zu haben. Das Folgeprogramm dieser Konferenz von Kiew soll ein bedeutender Mosaikstein werden.

IDIT-UIC-CIT

Paris, 4. Dezember 2003

Das eintägige Seminar zum Thema „Liberalisierung im Eisenbahnverkehr“ wurde gemeinsam vom Französischen Institut für internationales Transportrecht (IDIT), dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) veranstaltet. Die Veranstaltung war in drei Teile gegliedert.

Im ersten Teil gab Dr. G. Mutz nach einleitenden Worten von Herrn Generaldirektor H.R. Isliker einen Überblick über das COTIF 1999. Herr O. Silla von der Europäischen Kommission präsentierte sodann das Europäische Verkehrsrecht im Eisenbahnbereich.

Im zweiten Teil behandelten die Herren Dr. Ch. Heidersdorf, Dr. T. Leimgruber und Dr. J. Compère unter dem Titel „Das neue Eisenbahnrecht“ die im Rahmen des CIT ausgearbeiteten allgemeinen Beförderungsbedingungen im Güterverkehr, die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur und die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Kooperation der Bahnen (Gemeinsame Beförderung, Unterbeförderung, Miete, Traktion und sonstige Dienstleistungen). Den Vorsitz führte Prof. Dr. Ph. Delebecque.

Als dritter Teil folgte ein Podiumsgespräch unter Leitung des Präsidenten des IDIT, Herrn G. Brajeux, zu verschiedenen Themen wie Haftung und Versicherung, vertragsrechtliche Probleme der Kooperation und wettbewerbsrechtlichen Fragen.

Die Synthese präsentierte die wissenschaftliche Leiterin des IDIT, Frau Dr. I. Bon-Garcin, die außerdem verschiedene, während des Seminars noch nicht angesprochene Themen erwähnte.

Die außerordentlich hohe Zahl von über 200 Teilnehmern an dieser ausgezeichnet organisierten Veranstaltung bewies die Aktualität des gewählten Themas und das große Interesse der Eisenbahnfachwelt an den Rechtsfragen der Liberalisierung im Eisenbahnbereich.

Bücherschau

Baumbach/Hopt (Bearbeiter), *Handelsgesetzbuch mit GmbH und Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*; 31. neu bearbeitete und erweiterte Auflage, München, Verlag C.H. Beck, 2003, (Becksche Kurzkommentare; Band 9), ISBN: 3 406 50996 7

Die 30. Auflage dieses wichtigen Kurzkommentars ist im Jahr 2000 erschienen und wurde in der Zeitschrift 4/2000, Seite 333 f besprochen.

Die 31. Auflage ist heuer erschienen und berücksichtigt die Rechtslage mit Stand vom Jänner 2003.

In der neu bearbeiteten 31. Auflage, die wiederum wesentlich erweitert wurde, scheint neu Prof. Dr. Hanno Merkt, LL.M., ordentlicher Professor an der Universität Freiburg auf. Er trägt die Verantwortung für das 3. Buch, Handelsbücher (mit einigen Ausnahmen, für die er und Dr. Hopt gemeinsam zuständig sind), und für Teile des 4. Buches, insbesondere für das Transportrecht und die bilanzrechtlich relevanten Vorschriften.

Die Neuauflage berücksichtigt u.a. die deutsche Schuldrechtsreform des Jahres 2001. Das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechtes vom 26. November 2001 hat das Handelsgesetzbuch zwar nur in einigen Punkten, insbesondere im Bereich des Handelskaufes geändert, doch erstrecken sich die Auswirkungen dieser Änderung über den gesamten Kommentar. Sie machen eine Vielzahl von sachlichen Änderungen und Änderungen von Verweisungen notwendig. Die Bearbeiter haben dies zum Anlass genommen, die Kommentierung

zum Handelskaufrecht (§§ 373-381) völlig neu zu schreiben und zu erweitern und auch die Kommentierung zum Kommissionsrecht (§§ 383-406) weitgehend zu überarbeiten.

Im ersten Buch ist vor allem das Recht der Handelsvertreter (§§ 84-92c) und die Kommentierung hierzu einmal mehr in weiten Teilen überarbeitet worden. Über 150 neue Gerichtsentscheidungen zu diesem Thema wurden eingearbeitet. Auch zum Handelsmaklerrecht und zum Arbeitsrecht waren neue Rechtsentwicklungen und neue Höchstgerichtliche Entscheidungen zu berücksichtigen.

Im zweiten Buch ist in der 31. Auflage das Konzernrecht der Personengesellschaften ganz neu geschrieben worden. Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes hat überdies wesentlichen Einfluss auf die deutsche Sitztheorie, die in Hinkunft nur mehr gegenüber Nichtmitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft voll anwendbar sein wird.

Im dritten Buch wurden vor allem die Änderungen, die das Gesetz zur weiteren Reform des Aktien- und Bilanzrechts, zur Transparenz und Publizität gebracht hat, eingearbeitet. Herr Prof. Dr. Merkt ist als Spezialist des Gesellschafts- und des Kapitalmarktrechts besonders befähigt, diesen Rechtsbereich zu betreuen. Er wird auch in Zukunft die Auswirkungen der europäischen Verordnung vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Standards auf das deutsche Bilanzrecht aufmerksam verfolgen und kommentieren.

Im vierten Buch ist vor allem der vierte Abschnitt, Frachtgeschäft, für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse. Für diesen Abschnitt zeichnet, wie bereits oben gesagt, Prof. Merkt verantwortlich. Das Transportrecht ist in Deutschland nach der grossen Transportrechtsreform des Jahres 1998 in eine Phase der Konsolidierung eingetreten. Es war jedoch notwendig, die neueste Rechtsprechung und Literatur nachzutragen. Insgesamt kann eine Fortsetzung des Trends beobachtet werden, dass das autonome Transportrecht des Deutschen Handelsgesetzbuches gegenüber dem international vereinheitlichten Transportrecht, insbesondere der CMR, in der Bedeutung langsam aber stetig zurücktritt.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass auch bei den handelsrechtlichen Nebengesetzen wiederum ein großer Teil der Texte neu gefasst oder erheblich geändert worden ist.

Der „Kurzkommentar“ zum Deutschen Handelsgesetzbuch ist mittlerweile auf über 2000 Seiten angewachsen. Dessen ungeachtet ermöglicht dieser seit Jahrzehnten

bewährte Kommentar es den interessierten Juristen, sich optimal und rasch einen Überblick über die Rechtslage, die neueste Judikatur und Literatur zu verschaffen und ist damit ein unentbehrliches Arbeitsinstrument, das wärmstens empfohlen werden kann.

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferung 1/03, Stand September 2003, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst 3'772 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in seiner aktuellen Fassung.

Die Ergänzungslieferung 1/03, die sich an die Ergänzungslieferung 3/02 anschließt (s. Zeitschrift 1/2003, S. 15/16), enthält die neue Kommentierung einer Bestimmung, welche den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr auf der Straße regelt (§ 45a PBefG).

Parallele Bestimmungen finden sich auch im Eisenbahnrecht, und zwar im deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetz und in der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91.

Das Konzept der Regelung geht davon aus, dass die Beförderung von Schülern, Studenten und Lehrlingen zu vergünstigten Preisen eine den Verkehrsunternehmen vom Staat auferlegte Aufgabe darstellt, die nicht kostendeckend erbracht werden kann und daher entsprechend abzugelten ist. Es wird ausführlich erläutert, welche Unternehmen, unter welchen Bedingungen und in Bezug auf welche Fahrausweise einen Antrag auf den Ausgleich stellen können. Die einschlägige Rechtsprechung wird erschöpfend dargestellt.

Die Einzelheiten hinsichtlich der Berechnung des Ausgleichs sind in einer (nationalen) Verordnung festgelegt („Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenver-

kehr“), die ebenfalls abgedruckt und kommentiert wird. Im Hinblick auf die im Jahre 2002 erfolgte Änderung dieser Verordnung aus dem Jahre 1997 wurde auch dieser Teil grundlegend überarbeitet.

Einige weitere mit dem Personenbeförderungsgesetz zusammenhängende Vorschriften wurden bei dieser Gelegenheit auf den neusten Stand gebracht.

Neu aufgenommen ist das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen), das am 1. Januar 2003 in Kraft getreten ist.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird 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*, 3. Ergänzungslieferung, Stand: Juli 2003, Verlag C.H. Beck, München, ISBN 3-406-43892; Grundwerk im Loseblatt-Ordner (Leinen), 865 Seiten mit eingeordneter 3. Ergänzungslieferung (175 Seiten) € 86.-

Das im Jahre 1999 erschienene Handbuch (s. Zeitschrift 3/1999, S. 126) setzt sich zum Ziel, für alle im Güterverkehr wichtige Sachverhalte richtige Lösungen entsprechend den in Deutschland 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 Genehmigungen, bei der Sicherung von Erstattungs- und Schadenersatzansprüchen sowie bei sonstigen Rechtsfragen.

Die Loseblattform garantiert mit laufenden Ergänzungslieferungen ständige Aktualität (s. Zeitschrift 3/2000, S. 284/285, und Zeitschrift 3/2001, S. 68/69).

Die dritte Ergänzungslieferung enthält vor allem eine überarbeitete Fassung der Erläuterungen im ersten Teil „Grundstrukturen und Art der Tätigkeit der Verkehrsunternehmen“. Unter diesem Titel werden nicht nur die verschiedenen rechtlichen Formen des Fracht- und Speditionsgeschäfts, sondern auch die Grundsätze der Haftung des Frachtführers und des Spediteurs behandelt.

Dabei werden die seit dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes (1.7.1998) in der Rechtsprechung und Literatur erkennbaren Tendenzen und Auffassungen dargelegt. Besondere Erwähnung verdienen folgende Erkenntnisse und Schlussfolgerungen:

1. Die bisher klar herrschende Auffassung betreffend die rechtliche Natur der Allgemeinen deutschen Spediteur-Bedingungen (ADSp) als fertig bereitliegender Rechtsordnung, die kraft stillschweigender Unterwerfung automatisch auf das Vertragsverhältnis anzuwenden ist, musste im Hinblick auf eine Anfang 2003 ergangene Entscheidung des Bundesgerichtshofes angepasst werden. Demnach sind diese Bedingungen im Falle einer Verschlechterung der Rechtsstellung des Vertragspartners hinsichtlich der Haftung nur dann anwendbar, wenn dies „in drucktechnisch besonderer Gestaltung“ dem Vertragspartner zur Kenntnis gebracht wurde.
2. Die Fälle, in denen die deutschen Gerichte wegen des qualifizierten Verschuldens von einer unbegrenzten Haftung der Frachtführer und Spediteure ausgehen, haben insofern zugenommen, als dies „eher der Regelfall“ als eine Ausnahme ist.
3. Diese Entwicklung war einer der Gründe dafür, dass die deutschen Transportversicherer den Versicherungsschutz der Verkehrsunternehmen auf verschiedene Art und Weise ab 2003 eingeschränkt haben. Dem Risikomanagement kommt daher eine größere Bedeutung zu als je zuvor.

Neu aufgenommen wurden Erläuterungen betreffend den Güterumschlag und die Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr.

Der Anhang, in dem verschiedene Texte betreffend den Güterverkehr – sowohl Gesetzestexte als auch standardisierte Vertragsbedingungen deutscher Güterkraftverkehrs-, Speditions-, Logistik- und Versicherungsunternehmen - abgedruckt sind, wurde aktualisiert und vervollständigt.

Das Handbuch wendet sich an Rechtsanwälte, Transportunternehmen, Versicherungen und alle mit dem Transportrecht befassten Personen. Es darf festgestellt werden, dass es die Erwartung des Benutzers erfüllt, um darin rasch präzise Antworten auf die vielfältigen Fragen der Praxis aus Sicht des deutschen Transportrechtes finden zu können.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3006/2003, p. 691 – Contrat de transport : perte ou inexécution ?

Idem, n° 3012/2003, p. 786/787 – 10 questions sur le transport de conteneurs

Idem, n° 3014/2003, p. 819-822 – Le Fer découvre l'Amérique... (Spécial ferroviaire : Mon enfant, ma sœur... p. 819/820, Frappé par la grâce ! p. 820-822, M. Tilche)

Idem, n° 3015/2003, p. 839/840 – Pot de terre et pot de...fer. Didier Léandri – interview (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2003, Responsabilité en cas de retards dans le transport international de voyageurs / Verspätungshaftung im internationalen Personenverkehr / Liability for delays in international passenger transport (T. Leimgruber)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 153/2003, S. 6 – Geplante Umsetzung des Montrealer Abkommens stößt auf Widerstand (A. Gran)

Journal de l'OACI, Revue de l'Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, No. 5/2003, p. 24, 32/33 – Le cadre juridique du commerce international des aéronefs mérite d'être ratifié promptement (T. Pickering, J. Wool)

Rail international / Schienen der Welt, Bruxelles, Octobre/Oktobre 2003, p. 18-23 – La modification du paysage juridique du fret ferroviaire va bouleverser son mode de fonctionnement économique / Der neue Rechtsrahmen des Schienengüterverkehrs. Wirtschaftliche und rechtliche Auswirkungen (E. Berthier, J.-P. Lehman)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2003, S. 369-377 – Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen (C. Harms, M. Schuler-Harms); S. 383-386 – Die Verwendung der Kapitel I bis VI des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) als Modell europäischer Binnenschifffahrtsbedingungen. Vorschläge zur praktischen Umsetzung eines internationalen Übereinkommens vor dessen völkerrechtlicher Inkraftsetzung (T. Wieske)

Idem, Nr. 11-12/2003, S. 413-419 – Beweisfragen in Rechtsstreitigkeiten gegen den HGB-Frachtführer wegen Güterschäden (H. G. Bästlein, A. Bestlein); S. 419-435 – Die Nicht-Zurverfügungstellung des Beförderungsmittels zur vorgesehenen Zeit (K. Ramming); S. 436-443 – Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be? (M. Clarke)

Verkehr, Wien, Nr. 1-2/2004, S. 9 – Perspektiven für ein gemeinsames Beförderungsrecht mit Russland (K. Spera)