



Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**1/2004**

112. Jahrgang • Januar - März

# Inhaltsverzeichnis

## Mitteilungen des Zentralamtes

### Ratifizierung des Protokolls 1999

Österreich und Slowenien, S. 1

## COTIF

### Projekt „Korridor I+“

3. Treffen des Leitorgans – Vilnius, 12.3.2004 – S. 1

## Gefährliche Güter

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

Genf, 3.-10.12.2003, S. 3

### Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)

Genf, 19.-23.1.2004, S. 8

### UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"

Barcelona, 3./4.3.2004, S. 10

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

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

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 17.-19.2.2004 – S. 11  
Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ – Paris, 25.3.2004 – S. 12

### Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Gruppe Eisenbahnen – Paris, 14.1.2004 – S. 12  
Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ – Paris, 24.3.2004 – S. 13

### Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Treffen OTIF-OSShD – Warschau, 17.12.2003, und Bern, 10.3.2004 – S. 14

### Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

CIT-Ausbildungskurse, S. 14

## Gruppe der Eisenbahnen des Mittleren Ostens (DGMO)

16. Tagung der Gruppe DGMO – Dammam (Saudi Arabien), 19./20.1.2004 – S. 15

## Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) – Urteil vom 26.6.2003 - Haftung der Eisenbahn (CIM), teilweiser Verlust, Verbrauchsabgaben – S. 16

Berufungsgericht Athen – Urteil vom 26.2.2003 – Haftung der Eisenbahn für Verlust des Gutes (CIM) – S. 20

Berufungsgericht Athen – Urteil vom 28.2.2003 – Haftung der Eisenbahn für Verlust des Gutes (CIM) – S. 21

## Sonstige Informationen

MAPS Seminar 2004 – zum Thema „Rolle des Eisenbahntransportes in der Volkswirtschaft“ – Tunis, 25./26.3.2004 – S. 23

## Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), Juris-Classeur commercial, Heft 615 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 15.4.2003) und 616 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 25.4.2003), S. 24

Dengler, Michael F., Die Haftpflichtversicherung im privaten und gewerblichen Bereich, S. 25

Koller, Ingo, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport, 5. völlig neu bearbeitete Auflage, S. 26

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS, Neuauflage mit den Änderungen und Ergänzungen nach dem Stand vom 1.1.2004, S. 27

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 28

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

## **Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr**

Quartalszeitschrift des Zentralamtes  
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

### **Mitteilungen des Zentralamtes**

#### **Ratifizierung des Protokolls 1999**

##### **Österreich und Slowenien**

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 Österreich am 22. Januar 2004 und Slowenien am 10. Februar 2004 beim vorläufigen Depositär<sup>1</sup> die Ratifikationsurkunden hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Österreich hat bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eine Erklärung in Übereinstimmung mit Artikel 2 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), Anhang A zum COTIF, und in Übereinstimmung mit Artikel 2 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über

<sup>1</sup>

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

die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI), Anhang E zum COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll, abgegeben.

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). Slowenien ist der 17. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

### **COTIF**

#### **Projekt „Korridor I+“**

##### **3. Treffen des Leitorgans**

*Vilnius, 12. März 2004*

Am 12. März 2004 fand das bisher 3. Treffen des Leitorgans (Core Team) statt, das zur Ausarbeitung und Implementierung des Projektes eingesetzt worden war. Idee und Grobdefinition des Projektes gehen zurück auf ein Treffen des Generaldirektors mit einer litauischen Delegation unter Leitung von Vize-Verkehrsminister V. Ponomariovas am 18. Oktober 2002 in Vilnius – im

Anschluss an den OTIF-Ausbildungskurs in Pärnu/Estland. Nach einer ersten Konkretisierung und Absprache mit den beteiligten Staaten ging anfangs Februar 2003 im Einvernehmen mit dem litauischen Verkehrsministerium, das sich zur Federführung bereit erklärt hatte, die offizielle Bitte des Zentralamtes an die Verkehrsminister der übrigen baltischen Staaten sowie von Polen und Finnland das Projekt zu unterstützen und eine Vertretung im vorgesehenen Leitorgan zu bezeichnen. Die Projektidee lässt sich kurz folgendermaßen skizzieren:

„Es soll die Frage der Entwicklung und Anwendung der COTIF-Instrumente (Einheitliche Rechtsvorschriften im Regelungsbereich des COTIF 1999) in das Realisierungsprogramm des paneuropäischen Korridors I bezüglich des Bahnteils eingebaut werden mit drei Ausrichtungen:

- Betrachtung eines ausgeweiteten Korridors I in den OSShD bzw. SMGS/SMPS-Raum hinein (Region St. Petersburg);
- die Hindernisse des Grenzübergangs zwischen CIM und SMGS bzw. CIV und SMPS-Einflussbereich (transportrechtlich sowie, damit verbunden, betrieblich und technisch) konkret bearbeiten und demonstrieren;
- Voraussetzungen schaffen für durchgehende Transporte auf dem ganzen (ausgeweiteten) Korridor nach CIM-Regime.“

Eine aktive Beteiligung des Zentralamtes im Namen der OTIF ist gerechtfertigt durch die besondere Situation der baltischen Staaten und der baltischen Bahnen nicht nur mit vielen Schnittstellen im Übergangsbereich der beiden Systeme COTIF und OSShD, sondern auch in einer zweifellos länger dauernden Übergangssituation am Rande der erweiterten EU. Es darf davon ausgegangen werden, dass die erwarteten Resultate von allgemeinen Nutzen sind, abgesehen davon, dass sich ein ideales „Übungsfeld“ ergibt für die Zusammenarbeit zwischen OTIF/CIM, CIV und OSShD/SMGS, SMPS und die Strategie, den COTIF-Einflussbereich in den OSShD-Raum hinein auszudehnen.

Ein erstes Treffen des Leitorgans fand im Frühjahr 2003 in Vilnius statt und führte zum Beschluss, zunächst mit Hilfe von drei Arbeitsgruppen eine Lageanalyse durchzuführen, um das Grundlagenmaterial zur Verfügung zu haben, aus welchem dann einzelne konkrete Bearbeitungen herausgefiltert werden können. Diese Grundlagenbearbeitung verlief in der Folge jedoch eher stockend, nicht nur aus sprachlichen Gründen (da

beschlossen worden war, grundsätzlich auf Dokumenten in englischer Sprache basieren zu wollen), sondern weil sich bereits schon recht unterschiedliches Interesse am Projekt zeigt. Estland und Finnland zogen sich bald einmal auf eine Warteposition zurück.

Hinsichtlich der Beteiligung des Zentralamtes ergab sich indessen keine Veränderung. Das Interesse blieb erhalten und wurde sogar verstärkt, durch den Beschluss des Komitees der OSShD, sich voll zu engagieren. Es erfuhr eine weitere Bestätigung im Zusammenhang mit der Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht von Kiew im Herbst 2003. Das Projekt „Korridor I+“ fand Eingang in das Follow-up-Programm von Kiew, das nun gezielt mit breiter Beteiligung umgesetzt werden soll.

Obschon anlässlich des 2. Treffens des Leitorgans im September 2003 ein neuer, konkretisierter Anlauf zur Materialaufbereitung mit klaren Zeitvorgaben lanciert worden war, ergaben sich weitere Verzögerungen. Um wirklich eine substantielle Grundlage und bereits auch eine erste Auswertung im Hinblick auf die Ausarbeitung des weiteren Programms zur Verfügung zu haben, konnte das 3. Treffen des Leitorgans schließlich erst am 12. März 2004, wieder ohne die Beteiligung Estlands und Finnlands, stattfinden.

Dieses 3. Treffen lag dabei insofern zeitlich ideal, als nur wenige Tage zuvor Weichenstellungen im näheren Umfeld des Projektes „Korridor I+“ stattgefunden hatten: Das im Rahmen des Follow-up-Programms der Konferenz von Kiew zentrale Projekt des CIT für einen gemeinsamen Frachtbrief CIM/SMGS war gestartet worden. Innerhalb eines Jahres soll ein konkretes Resultat vorliegen, das selbstverständlich entsprechende eigene Anstrengungen im Rahmen des Projektes „Korridor I+“ erübrigt. Zusammen mit einer Delegation des Komitees der OSShD war die Beteiligung der OTIF bzw. des Zentralamtes an einem Plan gemeinsamer Aktivitäten OTIF/OSShD im Jahr 2004 konkretisiert worden. Auch hier ist das Projekt „Korridor I+“ mitberücksichtigt.

Es steht heute ein recht vielfältiges Material zur Verfügung, das eine gute Übersicht vermittelt über die Probleme und Erfordernisse namentlich im Übergangsbereich der Rechtssysteme CIM/CIV einerseits und SMGS/SMPS andererseits neben einer ganzen Palette von offenen Fragen z.B. hinsichtlich des Zollverfahrens an der neuen EU-Grenze oder der technischen und betrieblichen Interoperabilität im Zusammenhang mit dem für die baltischen Staaten relevanten Einfluss der russischen Breitspur.

Damit ist zwar das ursprüngliche Ziel einer ersten Projektphase erreicht. Es zeigte sich indessen klar, dass für die nächste Phase noch einmal eingehend geprüft werden muss, wie das Projekt „Korridor I+“ wirklich definiert werden soll in einem Umfeld, das als solches ebenfalls deutlicher sichtbar geworden ist aber offensichtlich seinerseits noch einiger Entwicklungen bedarf.

Mit Blick auf solche Entwicklungen und die entsprechend optimale Positionierung des Projektes „Korridor I+“ scheint für das Zentralamt folgende Sicht gegeben:

- Der Bahnteil des paneuropäischen Korridors I unter der Bezeichnung „Rail Baltica“ wird als Ganzes vermutlich noch einen umfassenderen und nachhaltigeren Organisationsgrad erfahren müssen. Bis anhin steht „Rail Baltica“ zwar oben auf der Prioritätenliste der förderungswürdigen EU-Bahnausbauprojekte. Effektiv befindet sich das Vorhaben aber noch in einem frühen Stadium mit Teilprojekten, die primär auf nationaler Stufe verfolgt werden.
- Gerade angesichts der Tatsache, dass entscheidende neue Voraussetzungen auf Seite der Infrastruktur der Rail Baltica-Achse noch Jahre auf sich warten lassen werden, sollte parallel zum Infrastruktur-Projekt auf dieser Achse versucht werden, das Bahngeschäft entscheidend anzukurbeln. Es gibt dafür Vorschläge, die aus einer ähnlichen Initiative auf dem Korridor II abgeleitet sind und im Wesentlichen die Idee eines „One Stop-Shop“ für das internationale Geschäft verfolgen. Voraussetzung dafür wäre ein einziger verantwortlicher Operateur.

Entsprechende Initiativen sind selbstverständlich nicht direkt die Sache des Zentralamtes bzw. der OTIF. Das Infrastrukturprojekt muss in der aktuellen Phase eindeutig in der Verantwortung der beteiligten Staaten liegen, vermutlich mit zunächst Priorität auf dem polnisch-litauischen Abschnitt. Das Transportgeschäft und die praktischen Probleme der Etablierung einer One Stop-Shop-Lösung sind Sache der Bahnen, wieder zunächst mit Priorität auf dem polnisch-litauischen Abschnitt.

Davon ausgehend kann sich das Projekt „Korridor I+“ mit Beteiligung OTIF bzw. Zentralamt konzentrieren auf

- die geeignete Dokumentation und Instruktion für die Bahnhöfe der baltischen Staaten, die in der

Lage sein müssen, mit CIM/CIV im täglichen Geschäft effizient und fehlerfrei umzugehen;

- die Bereitstellung der CIT-Produkte in diesem Zusammenhang in englischer und russischer Ausgabe, um sie möglichst nahe an die Benutzerbedürfnisse heranzubringen;
- Best Practice bei Grenzübergang/Zollverfahren („Steamlined procedures“);
- Besondere Hürden, Best Practice bezüglich technischer Interoperabilität insbesondere beim Übergang Normalspur/Breitspur;

dies im Kontext der Zusammenarbeit OTIF/OSShD sowie im Rahmen des Follow-up-Programmes Kiew und insbesondere in Ergänzung des CIT-Projektes für einen gemeinsamen Frachtbrief CIM/SMGS.

Die hier skizzierte Haltung wird in einem nächsten Treffen des Leitorgans des „Korridor I+“-Projektes noch zu konkretisieren und abzusichern sein, mit dem Versuch, auch Estland und Finnland wieder ins Boot zu bringen. Dann werden die Voraussetzungen definitiv gegeben sein, die einzelnen Teilarbeiten ganz konkret, mit eindeutiger Verantwortlichkeit und mit angemessener Terminierung zu realisieren. Dabei besteht die Hoffnung, dass, soweit nötig, auch finanzielle Mittel von Seite der Europäischen Kommission verfügbar sein werden. Nach Vorstellung des Zentralamtes soll das Leitorgan mit Federführung und Sekretariat auf litauischer Seite weiter bestehen bleiben. Es soll die einzelnen Aktionen mit je eigener spezifischer Organisation und Finanzierung jedoch nur soweit nötig koordinieren und für einen möglichst breiten Nutzen vorbereiten.

## Gefährliche Güter

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

24. Tagung

*Genf, 3.-10. Dezember 2003*

Experten oder Beobachter von 27 Staaten und 23 staatlichen oder nicht staatlichen internationalen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser 2. Tagung im Zweijahreszeitraum 2003-2004 teil.

## Arbeitsmethoden

33 offizielle Dokumente und die doppelte Anzahl an informellen Dokumenten INF. standen auf der Tagesordnung. Diese Arbeitsmethode ist an sich kritisierbar, da die meisten informellen Dokumente nur in englischer Sprache und darüber hinaus nur sehr spät veröffentlicht werden. Sie hat zumindest den Vorteil, die Übersetzungsdienste weniger zu beanspruchen, denn es wäre wenig zweckmäßig, umfangreiche Anträge übersetzen zu lassen, die von vornherein abgelehnt werden könnten. Dementsprechend, wenn ein Staat verlangt, dass eine Frage auf die Tagesordnung gesetzt wird, stellt er zuerst ein offizielles Dokument vor, indem er seine Absichten darlegt. Später unterbreitet er ein informelles Dokument, indem er Anträge zu den Grundsätzen vorstellt, zu denen er schriftliche - in Form von informellen Dokumenten - oder mündliche Stellungnahmen während der Tagung erwartet. Auf der Grundlage dieser Stellungnahmen wird er einen offiziellen Textantrag stellen. Aus diesem Grunde werden endgültige Beschlüsse erst auf der 3. bzw. 4. Tagung gefasst werden und wurden nur wenige Texte auf der 1. und 2. Tagung im Zweijahreszeitraum angenommen.

## Feuerwerkskörper und Ammoniumnitratemulsionen

Die ad-hoc- Arbeitsgruppe hat ihre Arbeiten fortgesetzt, ohne sie jedoch bezüglich der Klassifizierung der Feuerwerkskörper zu beenden. Die nächste Plenarsitzung sollte in der Lage sein, bezüglich der Emulsionen einen endgültigen Beschluss zu fassen.

## Bewertung der UN-Verpackungsvorschriften

Bezüglich der Frage, ob eine Arbeitsgruppe zur Prüfung der dargelegten technischen und redaktionellen Fragen geschaffen werden sollte, erklärte sich der Unterausschuss damit einverstanden, dass diese von einer Korrespondenzgruppe beraten werden sollten, die allen Delegationen des Unterausschusses offen steht und unter der Führung des Experten der Niederlande arbeiten sollte, jeder Änderungsantrag, der sich aus den Ergebnissen dieser Gruppe ergebe, jedoch Gegenstand eines offiziellen Antrags an den Unterausschuss sein müsste. Dieser könnte dann entscheiden, ob diese Anträge in der Plenarsitzung beraten werden müssen oder ob sie einer Arbeitsgruppe anvertraut werden sollten.

Bezüglich des Antrags des Vereinigten Königreichs, den Abschnitt 6.1.5 betreffend die Verpackungsprüfungen

zu vereinfachen und Verweise auf die Norm ISO 16104 anzunehmen, vertraten mehrere Delegationen die Auffassung, dass diese Norm nicht völlig mit den gegenwärtigen Vorschriften des Kapitels 6.1 übereinstimme und es daher nicht annehmbar sei, sich darauf zu beziehen. Einige der beantragten Änderungen hätten grundlegende Änderungen im Vergleich zum gegenwärtigen Prüfsystem zur Folge, die nicht vom Unterausschuss beraten wurden.

Andere Delegationen teilten mit, sie wünschten nicht zwei ähnliche, jedoch unterschiedliche Prüfsysteme für Verpackungen anwenden zu müssen. Sie bedauerten, dass die Arbeiten der ISO sich mit jenen des Unterausschusses überschneiden. Eine bessere Verbindung zwischen dem Unterausschuss und dem technischen Ausschuss ISO TC 122 ist demnach wünschenswert, um sicherzustellen, dass die ISO-Normen mit dem UN-Modellvorschriftenwerk völlig übereinstimmen und die Vorschriften ergänzen, ohne ihnen zu widersprechen oder sie zu wiederholen.

Bezüglich des Antrags des Vereinigten Königreichs und Deutschlands, die Prüfvorschriften der Kapitel 6.1, 6.3, 6.4, 6.5 und 6.6 in das Handbuch für Prüfungen und Kriterien aufzunehmen, haben die Vertreter der UIC und der ICCR mitgeteilt, dass es für die Nutzer vorteilhafter wäre, wenn alle Verpackungsvorschriften zusammengefasst würden, da es unpraktisch sei, sich auf verschiedene Werke beziehen zu müssen. Andere Delegationen waren der Auffassung, es handle sich hier um eine redaktionelle Arbeit, die den Unterausschuss, das Sekretariat und die Verkehrsträgerorganisationen stark beanspruchen würde; Sie fragten sich, ob eine solche Arbeit gerechtfertigt wäre, da die gegenwärtige Darstellung der Vorschriften keine grundlegenden Schwierigkeiten bereite.

## Leistungsprüfungen (Vibrations- und Perforationsprüfung)

Die Experten Spaniens und Frankreichs stellten die Ergebnisse der Durchstoß- und Vibrationsprüfungen vor, die sie an Verpackungen, die den zugelassenen UN-Baumustern entsprechen, durchgeführt hatten. Diese zeigten, dass einige der Verpackungen, die das UN-Zeichen tragen, diese Prüfungen nicht bestanden haben.

Die Meinungen zu diesen Fragen waren geteilt. Bezüglich der Durchstoßprüfung waren einige Delegationen der Auffassung, dass die Verringerung der Mindestwanddicke von Metallfässern durch Verwen-

derung von Materialien oder Techniken, die es den Verpackungen erlauben, die Fallprüfung zu bestehen, das Risiko des Durchstoßens erhöhen. Andere waren der Meinung, die Unfälle auf Grund von Durchstoßen seien auf eine unsachgemäße Handhabung zurückzuführen.

Es wurde festgestellt, dass die Unfälle auf Grund von Verpackungsmängeln äußerst selten sind, und wenn sie sich ereigneten, in der Regel eher auf ein Versagen der Verschlusssysteme zurückzuführen seien. Aus diesem Grund sahen einige Delegationen keinen Sinn darin, zusätzliche Prüfungen vorzusehen.

Bezüglich der Vibrationsprüfung waren einige Delegationen der Auffassung, dass die Verpackungsprüfungen nicht den normalen Transportbedingungen entsprachen. Falls dies der Fall wäre, würden deutlich mehr Undichtigkeiten oder Verformungen der Verpackungen beim Transport festgestellt werden. Andere waren der Auffassung, dass die Verpackungen, wenn sie beim Transport auf der Schiene oder der Autobahn nicht ständigen Vibrationsbelastungen oder Stößen ausgesetzt sind, sie jedoch wiederholten verschiedenen Vibrationen und Stößen, wie sie bei Beförderung zur See oder auf kurvenreichen oder schlecht unterhaltenen Strassen entstehen, widerstehen dürften.

Der Vorsitzende wünschte, dass diese Fragen in der Plenarsitzung nur auf der Grundlage konkreter Änderungsanträge zum UN-Modellvorschriftenwerk beraten werden. Auf Verlangen des Experten Frankreichs forderte er alle Experten und Vertreter der Industrie auf, die über Vibrations- oder Perforationsprüfdaten verfügen, diese bekannt zu geben, da diese es den entsprechenden Experten ermöglichen würden, Kriterien und Prüfparameter festzulegen und konkrete Anträge vorzubereiten.

### **In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter**

Der Unterausschuss nahm Kenntnis vom Bericht der informellen Arbeitsgruppe, die auf Einladung des Experten Kanadas vom 22. bis 24. Oktober 2003 in Ottawa zusammentrat.

Die Beratungen zeigten, dass noch immer tiefgreifende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Experten bezüglich der Art und Weise herrschen, wie eine Harmonisierung der gegenwärtig bei den jeweiligen Verkehrsträgern anwendbaren Vorschriften sichergestellt werden kann, sowie insbesondere bezüglich der Frage, ob zusätzlich der völlig freigestellten gefährlichen Güter, drei verschiedene Kategorien teilweise freigestellter Güter berücksichtigt werden sollten,

nämlich die begrenzten Mengen, die freigestellten Mengen und die Verbrauchsgüter.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass jede dieser Kategorien präzisen praktischen Situationen entspreche, die nicht auf die gleiche Art und Weise geregelt werden könnten. Andere sprachen sich gegen diese Kategorisierung aus, da die Reglementierung unnötig komplizierter würde. Es wäre umso schwieriger die Regelung anzuwenden, als die Begriffsbestimmungen der einzelnen Kategorien unterschiedlich ausgelegt werden könnten.

Nach langen Diskussionen beantragte der Experte des Vereinigten Königreichs, die Arbeitsgruppe Anfang 2004 erneut einzuberufen. Die Experten Frankreichs und Kanadas haben ihrerseits vorgeschlagen, einen offiziellen Antrag auf der Grundlage der bisher erzielten Ergebnisse auszuarbeiten.

Der Unterausschuss bevorzugte die von den Experten Frankreichs und Kanadas vorgeschlagene Vorgehensweise. Diese müssten rasch einen Text ausarbeiten, der an alle Delegationen zwecks Stellungnahme verteilt würde, und ebenfalls so schnell wie möglich und deutlich vor dem spätesten Vorlagetermin einen Antrag unterbreiten, der diese Stellungnahmen berücksichtigt, sofern sie mit den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe kompatibel sind. Jeder Delegation stünde es danach frei, weitere schriftliche Bemerkungen oder alternative Anträge so rechtzeitig vorzulegen, dass sie Gegenstand offizieller Dokumente bilden können.

### **Harmonisierung mit dem weltweit harmonisierten Klassifizierungs- und Bezeichnungssystem chemischer Produkte (GHS)**

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass es nicht gerechtfertigt sei, den Anwendungsbereich des UN-Modellvorschriftenwerks für die Beförderung gefährlicher Güter auf alle Stoffe der Kategorie 4 des GHS auszudehnen, das heißt, die Stoffe, deren Flammpunkt über 60 °C und unter oder gleich 93 °C liegt. Dies würde dazu führen, dass die Einordnung zahlreicher chemischer Produkte überprüft, oder neue Einordnungen vorgenommen werden müssten, was für den betroffenen Sektor zu zusätzlichen Kosten führen würde. So sei z. B. 1995 in Europa die Obergrenze von 100 °C auf 60 °C herabgesetzt worden, um zu einer Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen zu gelangen. Es hätten sich keine Sicherheitsprobleme daraus ergeben. Diese Ausdehnung wurde schließlich abgelehnt.

**Bemerkung des Zentralamtes :** Im RID/ADR wurde jedoch eine Ausnahme eingeführt für Dieselkraftstoff und leichtes Heizöl, deren Flammpunkt über 61 °C, jedoch höchstens bei 100 °C liegt, wobei diese immer noch als gefährliche Stoffe betrachtet werden.

Der Unterausschuss hat mit Sorge festgestellt, dass die OECD-Arbeitsgruppe nationaler Koordinatoren des Programms zur Erstellung von Leitlinien für Versuche beschlossen hat, eine Expertensondergruppe zur Charakterisierung der physischen Gefahren im Rahmen der internationalen Expertengruppe betreffend die Explosionsrisiken instabiler Stoffe (IGUS) zu schaffen. Dies hat zur Folge, dass die IGUS statt wie eine unabhängige Gruppe zu arbeiten, die einen Beitrag zu den Arbeiten des Unterausschusses leisten kann, wie sie es in der Vergangenheit mit Erfolg getan hat, künftig im Rahmen einer zwischenstaatlichen Struktur der OECD entsprechend deren Regeln im Bereich der Durchführung der Arbeiten und der Vorlage der Berichte arbeiten muss.

Der Unterausschuss erinnerte daran, dass der Unterausschuss der GHS übereingekommen war, dass alle neuen Fragen betreffend die physischen Gefahren zuerst dem Unterausschuss der GHS vorzulegen sei, der sie anschließend an den Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zwecks Beschlussfassung weiterleiten würde. Der Unterausschuss erachtete, dass die Schaffung einer solchen Sondergruppe der OECD unnötige Doppelspurigkeiten bei den Arbeiten und Zuständigkeiten der IGUS, des Unterausschusses des GHS und des Unterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Komplikationen in ihren Beziehungen und dem Beschlussverfahren zur Folge haben könnte.

Der Unterausschuss äußerte den Wunsch, dass der Unterausschuss des GHS bestätigt, dass alle Fragen betreffend die physischen Gefahren dem Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Regelung übermittelt werden.

Im Zusammenhang mit den Risiken der Wasserverunreinigung vertraten einige Delegationen die Auffassung, dass auf Grund der Tatsache, dass das Klassifizierungskriterium für die Risiken der Wasserverunreinigung durch die Industrie selbst in das UN-Modellvorschriftenwerk aufgenommen wurde, was es der Industrie ermögliche, die wasserverunreinigenden Stoffe in die Klasse 9, UN-Nummern 3077 oder 3082 einzuordnen, es nicht erforderlich sei, wie von den Niederlanden vorgeschlagen, ergänzende Vorschriften aufzunehmen. Einige von ihnen waren sich bewusst, dass die Identifizierung der Risiken der Wasser-

verunreinigung bei Seebeförderungen zweckmäßig, für die anderen Verkehrsträger jedoch überflüssig sei, da gemäß Absatz 2.0.1.2 zahlreiche den Klassen 1 bis 9 zugeordneten Stoffe ohne zusätzliche Bezettelung als umweltgefährdend betrachtet werden. Sie bemerkten, dass die Anwendung der Kriterien des GHS, wie sie im Kapitel 2.9 des UN-Modellvorschriftenwerks und der sich daraus ergebenden Bezettelungsvorschriften vorgesehen sind, Gegenstand von Beratungen bei der IMO sind, und der Unterausschuss daher den Ausgang dieser Beratungen abwarten sollte.

Der Unterausschuss bemerkte jedoch, dass der IMO zufolge, der Unterausschuss für die Beförderungen gefährlicher Güter von festen Ladungen und Containern der IMO darauf wartet, dass der UN-Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und der UN-Expertenausschuss für das weltweit harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezettelung chemischer Produkte eine GHS-Kennzeichnung für die meerwasserverunreinigenden Stoffe annimmt, bevor sie dem Ausschuss für die maritime Sicherheit der IMO empfohlen wird, die gleiche Kennzeichnung anzunehmen und die gegenwärtige IMO-Kennzeichnung für die meerwasserverunreinigenden Stoffe zu streichen.

Mehrere Delegationen machten auf die praktischen Probleme aufmerksam, die bei der Anwendung des von der Industrie selbst angewendeten Klassifizierungssystems der umweltgefährdenden Stoffe aufgetreten sind. Im Gegensatz zu den Stoffen, die andere Gefahrentypen aufweisen können, kann die Freisetzung von jeglichen Arten von chemischen oder industriellen Produkten oder sogar von Lebensmitteln in die Wasserumwelt als eine potentielle Ursache von Umweltschäden betrachtet werden, so dass diese Produkte, bevor sie Gegenstand einer Beförderung sind, kostspieligen Prüfungen unterzogen werden müssten. Auf Grund der aus dem IMDG-Code sowie dem RID/ADR gewonnenen Erkenntnisse vertraten diese Delegationen die Auffassung, dass es zweckmäßiger wäre, Schritt für Schritt vorzugehen mit indikativen oder exklusiven festgelegten Stofflisten, die den Kriterien des GHS entsprechen, wobei diese Listen entsprechend den aus den Versuchen gewonnenen Erkenntnissen erweitert werden könnten.

Es wurde daran erinnert, dass eine gewisse Anzahl von Stoffen der Klassen 1 bis 9 bereits von der IMO und der Europäischen Gemeinschaft als wasserverunreinigend eingestuft worden sind. Da zahlreiche Staaten sich verpflichtet hätten, die Kriterien des GHS bei der Lagerung und Versorgung anzuwenden, seien neue Daten in Kürze verfügbar, und es sei dann möglich,

diese Stoffe an Hand der Beförderungsregelungen zu identifizieren.

Schließlich beschloss der Unterausschuss mehrheitlich, dass die wasserunreinigenden Stoffe, ob sie den Klassen 1 bis 8 oder lediglich der Klasse 9 zugeordnet sind, als solche mittels eines Zettels oder einer GHS-Kennzeichnung entsprechend den Beförderungsregelungen identifiziert werden. Die Expertin der Niederlande wurde aufgefordert, ihren Antrag auf der Grundlage einiger Bemerkungen zu überarbeiten und dem Unterausschuss eine Liste der bereits identifizierten Stoffe zu übermitteln, die den GHS-Kriterien für die wasserunreinigenden Stoffe entsprechen.

### **Beim Einatmen giftige Stoffe**

Der Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika, im Beförderungsdokument festzuhalten, dass es sich um einen beim Einatmen giftigen Stoff handelt sowie der Antrag des CTIF ( des Vertreters der Feuerwehr), der darauf abzielte, zu diesem Zweck eine besondere Bezeichnung vorzusehen, fand in den Augen der Ministerialbeamten keine Gnade. Die bequem hinter ihrem Schreibtisch sitzenden Beamten sind den Risiken nicht ausgesetzt und interessieren sich daher nicht für die Belange der Rettungskräfte.

### **Verfahren zur Mitteilung von Zwischenfällen**

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von den im RID/ADR aufgeführten Verfahren zur Mitteilung von Zwischenfällen/Unfällen, denen zufolge bestimmte Zwischenfälle und Unfälle von den Beförderern an die zuständigen Behörden des Ereignisstaates gemeldet werden müssen. Gegebenenfalls muss die zuständige Behörde des betreffenden Staates einen Bericht, der in einem genormten Format zu Zwecken der Informationen der anderen Vertragsstaaten zu verfassen ist, an das Sekretariat erstellen.

Der Unterausschuss nahm auch Kenntnis von der Tatsache, dass die IMO Berichtsverfahren ausgearbeitet hat, die eine Umsetzung der von den MARPOL- und SOLAS-Übereinkommen vorgeschriebenen Unfall/Zwischenfallklärungen erlauben sollen, und dass die Vorschriften betreffend die Notifizierung ebenfalls in die Technischen Anweisungen der ICAO aufgenommen worden sind.

Mehrere Experten erkannten den Nutzen an, Statistiken und Unfallberichte auf nationaler Ebene zu sammeln, um die Mängel der Vorschriften im Bereich der Sicherheit festzustellen. Einige äußerten jedoch

Bedenken hinsichtlich der Erfordernis, alle Berichte an das Sekretariat der Vereinten Nationen weiterzuleiten, da dies für die zuständigen Behörden und das Sekretariat einen hohen Verwaltungsaufwand mit sich bringe, und diese Berichte manchmal auch auf den nationalen Internet-Homepages verfügbar sind. Einige Delegationen waren hingegen der Auffassung, dass es schwierig sei, Schlussfolgerungen aus diesen Berichten und Statistiken zu ziehen, wenn kein Verfahren vorgesehen werde, um sie systematisch dem Unterausschuss zur Kenntnis zu bringen.

Es wurden auch Meinungen zum Antrag der amerikanischen chemischen Industrie geäußert, wonach zum Beispiel die Beförderer gegebenenfalls aber auch die Verlager, Zwischenfälle an die zuständigen Behörden melden müssen, harmonisierte Kriterien bezüglich der Mitteilungspflicht geschaffen werden sollten und kein gefährliches Gut von der Mitteilungspflicht ausgenommen werden dürfte.

Andere Delegationen waren der Meinung, dass angesichts der Anzahl bestehender Mitteilungssysteme es sehr schwierig wäre, ein multimodales System für das UN-Modellvorschriftenwerk auszuarbeiten. Eine einfache Bemerkung in Kapitel 7.1.1, wonach die einzelnen Verkehrsträger und die nationalen Organe Empfangsmechanismen für Berichte über schwere Zwischenfälle schaffen sollten, wäre ausreichend.

### **Normalisierung der Notfallweisungen**

Der Vertreter des CTIF teilte mit, dass er die Unterstützung der Mitglieder des CTIF, von Organisationen wie der UIC und dem CEFIC sowie der an der Ausarbeitung und der Aktualisierung des nordamerikanischen Handbuchs der Notfallmaßnahmen benötige, um weltweit die Informationssysteme für Rettungskräfte zu harmonisieren.

Es wurde daran erinnert, dass der Unterausschuss sich bereit erklärt hatte, die Normalisierung der Notfallanweisungen auf sein Arbeitsprogramm für den laufenden Zweijahreszeitraum zu setzen, jedoch unter der Voraussetzung, dass diese auf dem nordamerikanischen Handbuch für Notfallmaßnahmen beruhe und sie für den Unterausschuss von Interesse ist, insbesondere hinsichtlich der vorzunehmenden Änderungen im UN-Modellvorschriftenwerk.

Der Vertreter des CTIF wurde aufgefordert, seine diesbezüglichen Arbeiten in Zusammenarbeit mit den interessierten Experten und Organisationen fortzusetzen

und dem Unterausschuss konkrete Anträge zur Prüfung vorzulegen.

### **Unterschiede zwischen dem UN-Modellvorschriftenwerk und den Verkehrsträger spezifischer Regelungen**

Der Unterausschuss dankte dem Vertreter der FIATA für den detaillierten Vergleich zwischen der Liste der gefährlichen Güter des UN-Modellvorschriftenwerks und den Listen der verschiedenen verkehrsträger-spezifischen Vorschriften (RID, ADR, IMDG-Code, technische Anweisungen der ICAO, IATA-Vorschriften).

Es wurde jedoch festgestellt, dass die von der FIATA aufgezeigten sehr zahlreichen Unterschiede nicht unbedingt zu Harmonisierungsproblemen führen. Einige dieser Unterschiede ergaben sich lediglich aus einer unterschiedlichen Darstellung der Rubriken in den Listen der gefährlichen Güter in den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften, die darauf abzielten, ihre Anwendung zu erleichtern und den besonderen Bedingungen des einen oder anderen Verkehrsträgers Rechnung zu tragen, die jedoch für die intermodalen Beförderungen gegenstandslos sind (z.B. Teilung der n.a.g- Rubriken, um alle möglichen Klassifizierungsfälle sowie die Beförderungsbedingungen in RID/ADR-Tanks widerzuspiegeln. Andere Unterschiede waren bereits im Laufe des vorherigen Zeitraums untersucht worden und dürften in den Ausgaben 2005 den verschiedenen Verkehrsträger nicht mehr erscheinen (z.B. jene den physischen Zustand betreffend). Schließlich seien andere unterschiedliche Regelungen von den zwischenstaatlichen, für die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften zuständigen Organe, auf Grund von spezifischen Elementen, denen auf verkehrsträgerspezifischer oder regionaler Ebene Rechnung getragen werden müsse, bewusst aufgenommen worden.

Das Sekretariat legte ein Dokument vor, das die Berechtigung aller festgestellten Abweichungen erklärt und die Maßnahmen aufzeigt, die – oder auch nicht – zur Lösung der damit verbundenen Probleme ergriffen könnten.

Der Vertreter der FIATA wurde aufgefordert, ein neues Dokument zu erstellen, das den gegebenen Erklärungen Rechnung trägt, die nach dem Vergleich der Ausgaben 2005 der verkehrsträgerspezifischen Regelungen der dreizehnten überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks verbleiben und die wahre Bedeutung dieser Abweichungen hinsichtlich der Harmonisierung sorgfältig analysiert.

### **Anträge auf Erteilung eines Beobachterstatuts**

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika erkundigte sich nach den Kriterien für die Erteilung des Beobachterstatuts. Ein Mitglied des Sekretariats erklärte, dass im Falle von Nichtregierungsorganisationen, die nicht über den Konsultativstatus beim Wirtschafts- und Sozialausschuss verfügen, es dem Unterausschuss obliege zu entscheiden, ob eine Nichtregierungsorganisation an seinen Arbeiten teilnehmen kann, wobei die Entscheidung jedoch die im ersten und zweiten Teil der Resolution 1996/31 des Rates vom 25. Juli 1996 Rechnung tragen müsse.

Das Sekretariat erklärte auch, dass auf Grund des Absatzes 9 der Resolution 1996/31 Organisationen, deren Ziele, Interessen und grundsätzlichen Ideen sich in einem bestimmten Bereich ähneln, einen gemischten Ausschuss oder ein anderes zu Konsultationen im Namen der Gruppe berechtigtes Organ bilden können, und der Unterausschuss diese Praxis immer unterstützt hat.

(Übersetzung)

### **Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)**

*Genf, 19.-23. Januar 2004*

Unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) nahmen 26 Mitgliedstaaten des ADR, 10 staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die Europäische Kommission an den Arbeiten dieser 75. Tagung teil. Diese Tagung war fast ausschließlich der Genehmigung der von der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN im Jahr 2003 angenommenen Texte, insbesondere jener betreffend die Harmonisierung mit der 13. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften, gewidmet.

### **Änderungsprotokoll 1993**

11 Jahre später, haben 12 von 38 Mitgliedstaaten noch immer nicht das entsprechende Rechtsinstrument hinterlegt, damit das Protokoll in Kraft treten kann!!!

### **Änderungen, die sich aus der Gemeinsamen Tagung ergeben**

Die Arbeitsgruppe genehmigte praktisch die Gesamtheit dieser Änderungen und übernahm die meisten Beschlüsse des RID-Fachausschusses (s. Zeitschrift

4/2003, S. 73-76). Sie nahm jedoch eine Übergangsvorschrift für Lithiumbatterien an, die vor dem 1. Juli 2003 hergestellt wurden und nicht entsprechend den neuen Bestimmungen geprüft wurden. Bezüglich der neuen Vorschriften betreffend die chemische Verträglichkeit der zu befördernden Stoffe mit den Werkstoffen von Verpackungen und IBC kam die Gemeinsame Tagung ebenfalls überein, eine Übergangsvorschrift für die bereits hergestellten Verpackungen vorzusehen. Beide Fälle werden im RID berücksichtigt werden. Bezüglich der Alternative, im Beförderungspapier entweder das Datum der Erstellung des Beförderungspapiers oder das Datum der Annahme zur Beförderung anzugeben, um einerseits den Modellvorschriften und andererseits Artikel 11 § 5 CIM zu entsprechen, schloss sich die Arbeitsgruppe auf Grund der Auslegungsprobleme bei Kontrollen nicht dem RID an. Der Status Quo wird für das RID beibehalten werden, was bedeutet, dass Artikel 11 § 5 CIM weiterhin angewendet wird.

### **Sicherheit in Straßentunneln**

(s. Zeitschrift 2/2003, S. 21-22)

Die Arbeitsgruppe zeigte sich erfreut über den Antrag des Sekretariates im Nachgang zu dem Mandat, das ihm bei der letzten Tagung erteilt wurde. Trotz der Schwierigkeit dieser Aufgabe, spiegelte dieser Antrag die Schlussfolgerungen der informellen Arbeitsgruppe von Feldkirch (12.-14.5.2003) getreu wider und übertrug sie auf anwenderfreundliche Art ins ADR. Dabei wurde dieser Antrag aus Gründen der Harmonisierung und der Erleichterung des Verkehrs auf andere Einschränkungsmöglichkeiten ausgedehnt als jene betreffend die Durchfahrt von Straßentunneln.

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass die Frage der Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter in Tunneln für sein Land von besonderer Bedeutung und ihm bewusst sei, dass das Sekretariat eine schwierige Aufgabe zu bewältigen hatte. Er bemerkte, dass das Ergebnis auf den Beschlüssen der letzten Tagung der Arbeitsgruppe beruhe. Er wiederholte seine Vorbehalte hinsichtlich der Schlussfolgerungen der informellen Arbeitsgruppe von Feldkirch und den von der OECD/AIPRC bevorzugten Ansatz. Insbesondere sollte kein neuer Text in Kapitel 1.9 aufgenommen werden. Seiner Meinung nach und auf Grund der Erfahrung der Rettungsdienste in seinem Land ist der auf drei Hauptrisiken (Explosion, Austritt von giftigem Gas und Brand) beruhende Ansatz zu einfach: so sollten zum Beispiel die von den nicht giftigen korrosiven Stoffen ausgehende Gefahr, insbesondere die Reaktion mit Wasser, berücksichtigt werden. Darüber hinaus

erscheint ihm die Zuteilung von gefährlichen Stoffen zu den Gruppen der OECD/AIPRC, wie sie von der Arbeitsgruppe von Feldkirch bevorzugt wird, nicht ausführlich genug. Die Unfälle im Mont Blanc-Tunnel und im Gotthard-Tunnel hätten gezeigt, dass jeder brennbare Stoff, und nicht nur die entzündbaren Stoffe der Verpackungsgruppen I und II eine Brandgefahr bergen. Dieser Logik folgend, müsste es auch möglich sein, den Zugang zu Tunneln für in begrenzter Menge verpackte gefährliche Güter zu begrenzen. Seiner Meinung nach sollte jeder Staat in dieser Frage unabhängig entscheiden können.

Die Vertreterin der IRU erklärte, dass die gegenwärtige Situation, in der jede einzelne Einschränkung auf lokaler oder nationaler Ebene ohne jegliche systematische Logik bei der Beschlussfassung beschlossen wird, untragbar ist und die internationalen Beförderungen auf bedeutende und ungerechtfertigte Weise behindert. Daher zeigte sie sich über die Harmonisierungsaussichten erfreut, die sich aus den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe von Feldkirch und dem Antrag des Sekretariates ergeben.

Die Arbeitsgruppe kam darüber überein, dass die Frage kompliziert ist und mehr Überlegung benötigt. Eine neue Tagung der Arbeitsgruppe „Sicherheit in Straßentunneln“ sollte in naher Zukunft vorgesehen werden, um die verschiedenen vorgelegten Dokumente auf der Grundlage eines bei der nächsten Tagung zu bestimmenden Mandates zu prüfen. Der Vertreter der Schweiz schlug vor, diese neue Tagung gegebenenfalls zu organisieren.

### **Arbeitsprogramm**

Die Arbeitsgruppe nahm den Entwurf eines Arbeitsprogramms für die Tätigkeit « 02.7 BEFÖRDERUNG VON GEFÄHRLICHEN GÜTERN », wie er vom Sekretariat für den Zeitraum 2004-2008 für den Binnenverkehrsausschuss vorbereitet wurde, an.

Es wurde festgestellt, dass der Teil betreffend die Expertensondertagung zur Umsetzung des Übereinkommens über die Haftung für Schäden im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene oder Binnenschiffen (CRTD) ausschließlich in die Zuständigkeit des Ausschuss fällt. Demzufolge hat die Arbeitsgruppe sich zu diesem Teil enthalten.

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis vom Antrag der Niederlande, der vom Vertreter Deutschlands unterstützt wurde, die Tagung im Mai 2004 zu streichen. Es wäre auf jeden Fall zu spät, Änderungen anzunehmen, die im

Jahr 2005 in Kraft treten sollen. Es verblieben drei Tagungen in den Jahren 2004 und 2005 für die Änderungen 2007.

Einige Delegationen bemerkten, dieser Antrag sei zu dem Zeitpunkt, in dem er verfasst wurde, gerechtfertigt gewesen. Seitdem seien mehrere neue Änderungsanträge in Form von informellen Dokumenten unterbreitet worden. Darüber hinaus seien etwa zehn offizielle Anträge auf Zeitmangel bei der jetzigen Tagung nicht behandelt worden. Schließlich sei die Frage der Beförderung gefährlicher Güter in Tunneln von besonderer politischer Bedeutung. Falls das Mandat der informellen Arbeitsgruppe „Sicherheit in Straßentunneln“ erst im November 2004 beraten werden könnte, könnte die Arbeitsgruppe nicht früher zusammentreffen. Die Frage könnte demnach nicht für das Jahr 2007 geregelt werden.

Bezüglich des Antrags Belgiens, eine Verringerung der Anzahl an Tagungen oder die Dauer der Tagungen systematisch für die Zukunft zu beschließen, vertraten mehrere Delegationen die Auffassung, dass es zweckmäßiger wäre, eventuelle Verringerungen von Fall zu Fall vor jedem Zweijahreszeitraum entsprechend dem Arbeitsprogramm zu beschließen, statt eine solche Verringerung systematisch zu beschließen.

Die Arbeitsgruppe beschloss schließlich mit großer Mehrheit die Tagung im Mai 2004 beizubehalten, die Arbeiten betreffend die Tunnel jedoch auf Expertenebene nach Festlegung eines entsprechenden Mandates in der Vollversammlung an den beiden letzten Tage der Woche behandelt werden könnten. Dies würde eine bessere Teilnahme der interessierten Staaten gewährleisten, ohne jedoch zusätzliche Reisekosten zu verursachen, die durch eine informelle Arbeitsgruppe an einem anderen Ort entstehen würden.

### Änderungen 2005

Die Arbeitsgruppe bat das Sekretariat, eine zusammenfassende Liste sämtlicher von ihr angenommenen Änderungen, die am 1. Januar 2005 in Kraft treten sollen, zu fertigen, damit diese Gegenstand eines offiziellen Antrags gemäß dem Verfahren des Artikels 14 ADR bilden können, den der Vorsitzende wie üblich über seine Regierung dem Depositar übermitteln wird. Die Notifikation müsse spätestens am 1. Juli 2004 erfolgen mit dem Hinweis auf das vorhergesehene Datum des Inkrafttretens am 1. Januar 2005.

Darüber hinaus bat die Arbeitsgruppe das Sekretariat, den zusammenfassenden Text des ADR in der geänderten Fassung vom 1. Januar 2005 rechtzeitig zu veröffentlichen, um dessen effektive Umsetzung vor dem Inkrafttreten der Änderungen vorzubereiten. (Übersetzung)

## UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"

*Barcelona , 3./4. März 2004*

Im Rahmen dieser Tagung wurde die Gruppe über die folgenden internationalen Tagungen unterrichtet:

- Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Dez. 2003, s. S. 3)
- 40. Tagung des RID-Fachausschusses (Nov. 2003, s. Zeitschrift 4/2003 S. 73-76).

Auf dieser 40. Tagung kam die Gruppe zu dem Schluss, dass bezüglich der neuen Vorschriften über die Ausbildung des Personals, die Bahnen prüfen müssen, ob die bestehende Ausbildung an die neuen Vorschriften angepasst werden muss. Sie vertrat des Weiteren die Auffassung, dass die Ausbildung des Personals auf die anderen Beteiligten wie z. B. die Befüller, insbesondere für Tanks, ausgedehnt werden sollte, da es in Deutschland von der deutschen chemischen Industrie ausgegebene Richtlinien gibt. Eine solche Ausbildung sollte in Zusammenarbeit mit der IRU und dem CEFIC ins Auge gefasst werden.

Im Zusammenhang mit der Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“, die vom RID-Fachausschuss gegründet wurde und das neue Kapitel 1.9 „Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden“ betrifft, beschloss sie, dass die UIC durch mehrere Experten auf diesem Gebiet (Railion Niederlande, SBB und Railion Deutschland) vertreten sein wird. Davon ausgehend, dass die Begriffsbestimmung des „nicht annehmbaren Risikos“ nicht auf tatsächlichen Begebenheiten beruht, sondern auf ungefähren und übertriebenen Hypothesen, die in keinem Zusammenhang zur Realität stehen, ergriff sie die Initiative, den Bahnen einen Fragebogen zu den schweren Unfällen, die sich in letzten Jahrzehnten ereignet haben und die für die Risikoanalyse ausschlaggebend sind, zu übermitteln. Auf dieser Grundlage werde eine Norm erstellt werden können, die nicht auf Hypothesen beruht, die in einigen Staaten verwendet wurden. Der Fragebogen wird die Gruppen der am meisten

gefährlichen Stoffe (Gase und flüssige brennbare und/oder giftige Stoffe) betreffen.

Was die Pflichten des Beförderers betreffend die von den Abgangsbahnen durchzuführenden Prüfungen anbelangt, nahm die Gruppe die überarbeitete Fassung des UIC-Merkblattes 471-3 O an, auf die im RID auf Grund der vom RID-Fachausschuss für die Ausgabe 2005 des RID verwiesen wird.

(Übersetzung)

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

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

#### Binnenverkehrsausschuss (CTI)

##### 66. Tagung

*Genf, 17.-19. Februar 2004*

Die OTIF war an der 66. Tagung des Binnenverkehrsausschusses, die vom 17. bis 19. Februar 2004 in Genf stattfand, vertreten.

Neben der Durchführung eines runden Tisches zum Thema der intelligenten Transportsysteme, war die Tagung geprägt von ausführlichen Diskussionen betreffend eine Resolution zur Erleichterung der internationalen Straßentransporte und die Ausstellung von Visa an Berufskraftfahrer, einer insbesondere für die Delegation der Russischen Föderation höchst sensiblen Frage. Die Beratungen zu einigen Punkten der Tagesordnung mussten daher auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm die Empfehlungen der pluridisziplinären Arbeitsgruppe zur Sicherheit in den Eisenbahntunneln an. Darüber hinaus nahm der Ausschuss Kenntnis von der EU-Richtlinie über Eisenbahnsicherheit, mit der das Europäische Parlament zurzeit befasst ist. Angesichts der Bedeutung der Arbeiten der Gruppe für die Sicherheit der Eisenbahnen im Gebiet der ECE/UNO, empfahl er, dass die Gruppe ihre Arbeiten fortführt und dabei Fragen wie z. B. die verschiedenen Methoden der Risikoanalyse sowie weitere spezifische Aspekte der Sicherheit von Eisenbahntunneln betrachtet.

Bezüglich des Eisenbahnverkehrs genehmigte der Binnenverkehrsausschuss die Vereinbarung mit der CEMT (s. Zeitschrift 4/2003, S. 78). Er zeigte sich des Weiteren über die Initiative der OSShD erfreut, die Vorbereitungen zum einem internationalen Treffen zum Thema des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr, unter größtmöglicher Teilnahme der Regierungen, der Eisenbahnunternehmen, der Zoll- und Polizeibehörden, der OSShD, der OTIF und der UIC, zu beschleunigen.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm auch die Anträge betreffend die neue Bezeichnung der Arbeitsgruppe „Intermodaler Verkehr und Logistik“ (vormals „Kombinierter Verkehr“) und zur neuen Tragweite der Arbeiten der Arbeitsgruppe sowie jene betreffend die Modalitäten der Zusammenarbeit mit der CEMT an. Er beschloss außerdem, das Mandat der Besonderen Gruppe von Sachverständigen zu den zivilrechtlichen Haftungssystemen um ein Jahr zu verlängern. Schließlich genehmigte er vorbehaltlos den Beschluss der Arbeitsgruppe, sämtliche auf diesem Gebiet durchgeführten Tätigkeiten genauestens zu verfolgen, insbesondere jene des UNCITRAL, und empfahl, Untersuchungen zur Möglichkeit von zivilrechtlichen Haftungssystemen für Beförderungstätigkeiten in Europa durchzuführen.

Im Bereich der Erleichterung beim Grenzübertritt wurde der Binnenverkehrsausschuss über die grundsätzliche Annahme im Februar 2004 des endgültigen Textes des Entwurfs eines Übereinkommens zu einem internationalen Zolltransitverfahren für mit einem SMGS-Frachtbrief auf der Schiene beförderte Güter in Kenntnis gesetzt. Er stellte fest, dass der Übereinkommensentwurf ihm auf der 67. Tagung im Februar 2005 zur Annahme vorgelegt werden wird. Schließlich nahm er die Empfehlung der Arbeitsgruppe an, die darauf abzielte, dass die betroffenen Staaten bereits während des Übergangszeitraums auf die im Übereinkommen aufgeführten Maßnahmen zurückgreifen.

Bezüglich des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnengewässern (CRTD) beglückwünschte der Binnenverkehrsausschuss die Sondersitzung von Sachverständigen zu den erzielten Fortschritten und bemerkte dabei, dass die Teilnahme weiterhin sehr schwach war (s. Zeitschrift 4/2003, S. 79). Er vertrat die Auffassung, dass es verfrüht sei, den überarbeiteten Text des CRTD anzunehmen. Die Mitgliedstaaten wurden jedoch gebeten, den neuen Text zu prüfen; diejenigen Staaten, die das größte Interesse am Entwurf gezeigt hatten, wurden aufgefordert, die Beratungen auf einer informellen Basis fortzuführen. Die Frage könnte bei

Bedarf neu beraten werden. Das Mandat der Sondersitzung von Sachverständigen wurde nicht verlängert.  
(Übersetzung)

### **Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“**

*Paris, 25. März 2004*

Diese Tagung fand wie bereits berichtet im Anschluss an die Tagung der gleichnamigen Arbeitsgruppe der CEMT am Sitz der OCDE in Paris statt, um gemäss dem Beschluss der beiden Organisationen die Synergien entsprechend nutzen zu können. Auch an dieser Sitzung nahm ein Vertreter des Sekretariats der OTIF als Beobachter teil.

Auf der Tagesordnung standen die Entwicklungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Februar 1991 über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängender Einrichtungen (AGTC) und das Problem der immer grösseren Dimensionen und des immer grösseren Gewichtes von Ladeeinheiten, die im intermodalen Transport verwendet werden.

Die Arbeitsgruppe beschloss, das Mandat der ad hoc Expertengruppe für Fragen der zivilrechtlichen Haftung zu verlängern und die Arbeiten am Entwurf eines Übereinkommens über die internationale Beförderung von Gütern (zur See) im Rahmen der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) der UNCITRAL weiterhin aufmerksam zu verfolgen.

Im Übrigen sei auf den Bericht über die Tagung der gleichnamigen Arbeitsgruppe der CEMT verwiesen.

### **Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)**

#### **Gruppe Eisenbahnen**

*Paris, 14. Januar 2004*

Im Sinne der 2003, dem Jubiläumsjahr der CEMT, gewonnenen Erkenntnisse (s. Zeitschrift Nr. 2/2003, S. 30/31) war die Teilnahme des Generaldirektors an der Tagung eine Selbstverständlichkeit. Nicht nur waren im Rahmen des ordentlichen Programms zwei für die OTIF besonders bedeutsame Themen traktandiert, nämlich das Mittelfristprogramm der Gruppe und die künftige

Zusammenarbeit der Gruppe mit der Eisenbahn-Arbeitsgruppe des CTI ECE/UNO. Es war zudem eine Veranstaltung von ganz besonderem Gewicht anberaumt, da das Resultat einer OECD/CEMT-Untersuchung über die russische Eisenbahnreform in Anwesenheit einer hochrangigen russischen Delegation präsentiert und diskutiert werden sollte.

Über die Begutachtung der russischen Eisenbahnreform („Peer Review“) war schon anlässlich der Tagung der Gruppe im Juni 2003 ein Zwischenbericht erstattet worden (s. Zeitschrift Nr. 2/2003, S. 31). Nun stand der Schlussberichtsentswurf zur Verfügung (CEMT/CS/CF/2004/1: Review of regulatory reform of Russian Railways) mit Anhängen, die ergänzend grundsätzlich über die Problematik des Netzzugangs und über die Reform Erfahrungen im Europa der EU informieren. Von russischer Seite wurden zu Beginn zunächst konzis und eindrücklich die Ausgangslage, die Ziele und das Konzept der Reform der russischen Eisenbahn vorgestellt, und zwar sowohl aus der Sicht der seit dem 1. Oktober 2003 bestehenden neuen Unternehmung „Russische Eisenbahn“ RZD (Frau A. Belova) wie aus der Sicht des Verkehrsministeriums (Herr A. Kolik). Die Präsentationen und Erläuterungen machten die große Bedeutung der Eisenbahn (nicht nur im Transportwesen, sondern in viel weitergehendem Ausmaß auch in volkswirtschaftlicher, gesellschaftlicher und politischer Beziehung) für Russland deutlich. Dies verlangt einerseits ein sorgfältig etappiertes, nachhaltig abgestütztes Vorgehen, auch wenn andererseits klar der Wille besteht, sich den modernen Herausforderungen zu stellen und das dafür erforderliche Tempo anzuschlagen. Von besonderer Bedeutung ist der Güterverkehr, wo das Ziel einer marktwirtschaftlichen Öffnung mit letztlich weltweiter Optik unbestritten ist und schrittweise die Voraussetzungen geschaffen werden sollen, die russische Eisenbahn für den Wettbewerb fit zu machen. Transparenz bei den Kosten und der Finanzierung sowie eine marktgerechte Tarifpolitik sind dabei vorrangigste Themen. Die Abtrennung einer eigenständigen Bahnunternehmung von der Staatsverwaltung ist bereits vollzogen. Deren Infrastruktur bleibt indessen integriert und unter massgebendem Einfluss des Staates, der sicherstellen muss, dass die Bahn ihre vielschichtig bedeutende Rolle soweit als möglich halten kann. Die Trennung von Infrastruktur und Verkehr in unabhängige Unternehmen ist somit bis auf weiteres kein Thema. Aus der Diskussion mit Einbezug verschiedenster weltweiter Erfahrungen ergibt sich ohnehin, dass bezüglich der Trennungsfrage verschiedene Modelle in Frage kommen und es sich nicht aufdrängt, dass europäische Modell einer horizontalen Trennung mit ideologischem Credo

als einzig konsequente Reformlösung zu verfolgen. Die Bahnreform in Russland hat auch die Aufgabe, aus bisher 17 praktisch unabhängigen Bahnen ein funktionierendes Ganzes zu formen, was als fast heroische Aufgabe erscheint. Es ist wohl nicht falsch, sie mit der Aufgabe, der EU zu vergleichen, die bisher stark national geprägten Systeme der Mitgliedstaaten zu harmonisieren – wobei in Russland die Interoperabilitätsproblematik wohl weniger virulent anfällt.

Aus Sicht der OECD/CEMT-Studie ist Russland auf dem guten Weg in einem Prozess, der ganz offensichtlich nicht nur für Russland selber, sondern auch für die EU bzw. den ganzen europäisch-asiatischen Raum große Bedeutung besitzt. Die Studie war besonders fokussiert, entsprechend der Rolle und dem Auftrag der OECD, auf die marktwirtschaftlichen Aspekte der Reform. Es resultieren drei Hauptfolgerungen:

- Mit dem Reformprozess ist zunächst vor allem Flexibilität zu erreichen;
- der Kostenwahrheit ist größte Aufmerksamkeit zu schenken;
- der Prozess sollte mit Nachdruck wie eingeleitet konsequent weitergeführt werden.

Aus Sicht der OTIF lassen sich ebenfalls Schlussfolgerungen ziehen. Russland müsste eigentlich mit seinem Reformprozess neues Interesse an der OTIF bzw. dem COTIF gewinnen, selbstverständlich dem COTIF 1999. Die Zeit scheint reif, das Thema eines maßgeschneiderten Beitritts wieder aufzugreifen und entsprechend sind im Nachgang an die Tagung bereits Initiativen unternommen worden. Dazu sei erwähnt, dass hier ein zentraler Punkt der Zukunftsstrategie der OTIF angesprochen ist, die ja eine verstärkte und institutionalisierte Zusammenarbeit mit der OSShD verfolgt, welche einerseits einen für die aktuellen Bedürfnisse geeigneten modus vivendi in der Handhabung der unterschiedlichen Transportrechtssysteme sicherstellt, andererseits aber langfristig das Harmonisierungsziel nicht verlässt. Trotzdem soll daneben versucht werden, im Raum der OSShD neue Mitglieder für die OTIF zu gewinnen, um den Überschneidungsbereich zu vergrößern bzw. den Raum, in dem direkt das COTIF-System, namentlich die CIM, verwendet werden kann.

Das Dreijahresprogramm des Stellvertreterausschusses der CEMT als Ganzes und spezifisch für dessen Teilbereich Eisenbahn ist für die OTIF bzw. das Zentralamt von großem Interesse. Es zeigt, mit welchen Fragen, die multilateral die staatliche Ebene berühren,

sich die Gruppe Eisenbahnen näher befassen will. Erfreulich ist, dass neu eine Koordination mit den Mittel von „back to back“-Tagungen unter gleichem Vorsitz mit der Eisenbahngruppe der ECE/UNO stattfinden wird. Die erforderlichen Beschlüsse sind nun gefasst.

Die OTIF legt dabei Wert darauf, „richtig“, nämlich als zwischenstaatliche Organisation auf gleicher Stufe wie die CEMT, mit übrigen auch vergleichbarer geographischer Verankerung, und nicht als irgend eine internationale Organisation wahrgenommen zu werden. Rolle, Auftrag, Zielsetzungen der OTIF können in der koordinierten Aktivität der beiden Eisenbahngruppen deutlicher und konsequenter eingebracht werden. Im Nachgang an das CEMT-Jubiläum 2003 ist dieser Standpunkt Ende des Jahres dem Generalsekretär der CEMT noch einmal in einem Schreiben übermittelt worden.

### **Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“**

*Paris, 24. März 2004*

Gemäss der von der CEMT und der ECE/UNO getroffenen Vereinbarung zur Nutzung von Synergien zwischen den jeweiligen Arbeitsgruppen dieser Organisationen fand die Tagung der Arbeitsgruppe der CEMT unmittelbar vor der 40. Tagung der WP. 24, „Intermodale Beförderungen und Logistik“, der ECE/UNO am Sitz der OECD statt. Tatsächlich waren die Delegationen bei beiden Tagungen vielfach gleich besetzt. Auch ein Vertreter des Sekretariats der OTIF nahm als Beobachter an der Tagung teil.

Neben der Beratung der laufenden Tätigkeiten, insbesondere der Beobachtung der Umsetzung der in Bukarest am 30. Mai 2002 angenommenen Resolution Nr. 2002/2 betreffend den kombinierten Transport, standen auf der Tagesordnung der Sitzung unter anderem das Dreijahres-Arbeitsprogramm 2004-2006, die Definition des Begriffes „Logistik“ und Fragen der Sicherheit beim Transport von Containern im Zusammenhang mit terroristischen Aktivitäten.

Der Vertreter des Sekretariats der OTIF konnte die Entwicklung im Rahmen seiner Organisation, unter anderem im Zusammenhang mit dem Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur OTIF und dem seit 1. Jänner 2004 wirksamen Beitritt der Ukraine sowie die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt, darstellen. Ausführlich berichtete er auch über die Arbeiten am Entwurf eines Übereinkommens über die

internationale Beförderung von Gütern (zur See) im Rahmen der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) der UNCITRAL. Hervorgehoben wurde die Notwendigkeit einer entsprechenden Vertretung der Landverkehrsträger (Schiene, Strasse und Binnenschifffahrt) bei den Verhandlungen der UNCITRAL, da das geplante Übereinkommen auch für Haus-Haus-Beförderungen gelten soll, bei denen ein Teil der Beförderung zur See erfolgt.

Die CEMT-Arbeitsgruppe beschloss, ihre Herbsttagung 2004 wieder gemeinsam mit der gleichnamigen Arbeitsgruppe der ECE-UNO Ende September (27.-29. oder 30.9.) anlässlich eines Seminars über multimodale Beförderungen in Kiew abzuhalten.

Darüber hinaus ergab sich Gelegenheit zu vielfältigen Kontakten mit den Delegationen sowohl der Regierungen als auch der vertretenen internationalen Organisationen.

### **Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)**

#### Treffen OTIF–OSShD

*Warschau, 17. Dezember 2003,  
und Bern, 10. März 2004*

Um die Handhabung des „Gemeinsamen Standpunktes OTIF-OSShD“ (s. Zeitschrift 1/2003, S. 7, und 2/2003, S. 31) zu konkretisieren, fand zunächst am 17. Dezember 2003 ein Treffen des Generaldirektors des Zentralamtes mit dem Komitee der OSShD in Warschau statt. Als Grundlage diente ein vom Komitee der OSShD vorbereitetes Dokument mit dem Titel „Plan gemeinsamer Handlungen der OSShD und der OTIF für 2004 (zusammengestellt aufgrund von Arbeitsplänen der OSShD-Kommissionen für das Jahr 2004 und Vorschlägen der OTIF)“. Es war zudem zu berücksichtigen, dass eine verstärkte Zusammenarbeit mit der OSShD die Gemeinsame Erklärung der Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht prägt, welche am 21. und 22. Oktober 2003 in Kiew stattgefunden hat (s. Zeitschrift 4/2003, S. 86-90).

Ausgehend vom Ergebnis der Besprechung in Warschau wurde ein weiteres Treffen am Sitz der OTIF in Bern organisiert, im Anschluss an eine vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) organisierte Tagung betreffend einen Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS, an der auch zwei Vertreter des Komitees der OSShD teilnahmen. Der Ausgangspunkt der CIT-Tagung war

ein Auftrag, der sich ebenfalls aus der Gemeinsamen Erklärung der Konferenz von Kiew ergibt und in deren Folgeprogramm vorgesehen ist. Nachdem bereits in Warschau beschlossen worden war, eine ständige gemeinsame Arbeitsgruppe für die Koordination der Aktivitäten im gemeinsamen Interesse zu installieren, wurde diesmal deren Zusammensetzung festgelegt. Auf der Grundlage des „Plans gemeinsamer Handlungen“ wurde die Beteiligung von Vertretern der OTIF präzisiert.

### **Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)**

#### CIT-Ausbildungskurse

In den Monaten Jänner bis April 2004 organisierte das CIT mehrere Ausbildungskurse, um das Kaderpersonal aber auch Praktiker der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem revidierten COTIF und den in diesem Zusammenhang ausgearbeiteten Dokumenten des CIT vertraut zu machen. Jeweils ein Kurs in französischer und ein Kurs in deutscher Sprache waren für das Kaderpersonal bestimmt, während für die Praktiker je zwei Kurse in jeder dieser Sprachen stattfanden.

Dr. Mutz präsentierte als Vertreter der OTIF die Organisation und gab vor allem einen Gesamtüberblick über das COTIF 1999. Den Teilnehmern der Kurse wurden umfangreiche schriftliche Ausarbeitungen dieser Vorträge in deutscher, französischer und englischer Sprache zur Verfügung gestellt. Es scheint, dass den Managern und den Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen erst allmählich bewusst wird, welche bedeutende Umstellung in den meisten Bereichen das neue COTIF für die Eisenbahnwelt bedeutet. Obwohl bisher 17 Ratifikationsurkunden beim Depositar hinterlegt wurden, lässt sich noch immer nicht genau sagen, wann das COTIF 1999 in Kraft treten wird, jedoch ist mit dem Inkrafttreten zu Beginn oder im Verlauf des Jahres 2005 zu rechnen. Dabei ist zu hoffen, dass die Schätzung zutrifft, wonach das COTIF am 1. Jänner 2005 in Kraft treten wird.

## Gruppe der Eisenbahnen des Mittleren Ostens (DGMO)

### 16. Tagung der Gruppe DGMO

*Dammam (Saudi Arabien), 19./20. Januar 2004*

Zur Gruppe DGMO gehören die Bahnen der Türkei, des Iran, des Irak, Jordaniens, Syriens und Saudi-Arabiens. Das Zentralamt wird über die DGMO-Treffen regelmäßig informiert, nimmt jedoch normalerweise nicht teil. Es ist vereinbart, ausnahmsweise zur Verfügung zu stehen, jedoch nur, wenn sich dies offensichtlich aufdrängt. Die Gruppe DGMO ist wichtiger Bestandteil der UIC „World Division“ unter Leitung von Herrn V.C. Sharma. Nach UIC-Lesart handelt es sich um eine sog. „limited application group“. Die Idee ist, für die Bahnen des Mittleren Ostens eine besondere Dienstleistung zu bieten (namentlich mit Blick auf die UIC-Harmonisierungsanstrengungen bzw. –normen mit Schwergewicht Infrastrukturausbau, bilateral und multilateral) und das auf einer repräsentativen Stufe, wo auch direkt auf Entscheidungskompetenz gegriffen werden kann.

Die UIC hat in den letzten zwei Jahren einige bedeutsame Grundlagenarbeiten geleistet, über die an einem Vorbereitungstreffen Mitte November 2003 in Paris erstmals ausführlich, zum Teil gestützt auf frisch erstellte Ergebnisberichte, informiert wurde:

- Eine Datenbank als Grundlage eines Infrastrukturmasterplans („Infrastructure Atlas, Version Januar 2002“);
- Middle East Railway Data Centre, Realisationsplan November 2003;
- Untersuchung betreffend die Nutzung des Raod Railers als möglicherweise für diesen Raum geeignete Form des kombinierten Verkehrs.

Zum Umfeld und zur Betrachtungsweise gehören einige interessante Aspekte:

- Die Lage der einzelnen Bahnen im Mittleren Orient ist mehrheitlich sehr schwierig. Es besteht eine große Diskrepanz zwischen den Bahnen im Iran und der Türkei einerseits und denjenigen in den andern Ländern andererseits. Deshalb empfiehlt die UIC, von einer nationalen zu einer regionalen Sicht (sowohl bezüglich der Infrastruktur wie des Betriebs einschliesslich der Instandhaltung) zu wechseln, um die „kleineren

Bahnen“ mit optimalen Support einzubinden. Ein bedeutender Schritt in diese Richtung soll das Middle East Railway Data Centre sein.

- Im internationalen Personenverkehr spielen insbesondere die Pilger eine zentrale Rolle, wobei auch Pilgerströme aus den islamischen Staaten der ehemaligen UdSSR stammen. Auf den entsprechenden Verbindungen ist damit das Nebeneinander von CIV und SMPS von Bedeutung, wenn nicht überhaupt nur das SMPS zur Anwendung kommt. Es ist daran zu erinnern, dass Iran sowohl Mitglied der OTIF wie der OSSHD ist. Auch in der Türkei gibt es Überlegungen hinsichtlich Doppelmitgliedschaft.
- Das Güterverkehrspotential für internationalen Eisenbahnverkehr wird hauptsächlich im Zusammenhang mit den Häfen der Region und davon ausgehend im Containertansport gesehen. Dies zeigt sofort, welche Schlüsselposition dem Irak zukommt, wo ein großes Interesse am Wiederaufbau der Bahn und an deren Wiedereingliederung in das Eisenbahnsystem der Region besteht.
- Der Nahe Osten (Moyen-Orient) ist grundsätzlich ein COTIF-Raum. Je mehr mit gewisser Gesamtsicht eine Entwicklung dieses Raumes zur Diskussion steht, umso wichtiger ist es, mit der OTIF bzw. dem COTIF präsent zu sein und zu versuchen den Nutzen des COTIF aufzuzeigen und für die Bedürfnisse in diesem Raum zu spezifizieren – dies insbesondere auch im Sinne von Vilnius. Dazu gehört selbstverständlich die Arrondierung der Mitgliedschaft. Namentlich Ägypten, aber auch Saudi-Arabien, Jordanien sowie Libyen als Bindeglied Richtung Maghreb sind potentielle Beitrittskandidaten.

Angesichts der Erkenntnisse anlässlich des Vorbereitungstreffens in Paris wurde der Entscheid gefällt, an der ordentlichen nächsten DGMO-Tagung vom Januar 2004 in Dammam teilzunehmen und dort einen gut vorbereiteten Beitrag im Rahmen des Programms zu leisten, das schwergewichtig einer Bestandesaufnahme des Entwicklungspotentials und geeigneter Schritte, dieses auszunützen, gewidmet sein sollte.

An Ort ging es zunächst darum, die OTIF ins Bewusstsein der Teilnehmer einzuprägen; sie waren zumeist ohne Vorkenntnisse angereist. Am Schluss dürfte ein wesentlich besseres Verständnis zurückgeblieben sein. Als sehr willkommenes „Verkaufs

argument“ ließ sich selbstverständlich der geplante OTIF/UACF-Instruktionskurs für die arabischen Staaten in Kairo verwenden mit der Erkenntnis, dass auch der Iran und die Türkei in den Kreis der einzuladenden Staaten bzw. Bahnen aufgenommen werden sollten.

Die UIC leistet zwar Grundlagenarbeit und stellt fachlichen und organisatorischen Support zur Verfügung. Im Übrigen sind aber die beteiligten Bahnen selber verantwortlich und selber gefordert, gefasste Beschlüsse umzusetzen. Die Leitung der Gruppe übernimmt abwechselungsweise der Chef einer der beteiligten Bahnen mit seinem Stab. In den letzten vier Jahren lag die Leitung in den Händen von Herrn Mohammad Iyad Ghazal, Generaldirektor der Syrischen Eisenbahn. Sie ging am Ende der Tagung an Herrn Khalid Hamad Alyahya, Präsident der „Saudi Railway Organization“ über. Dies bringt eine interessante Entwicklung zum Ausdruck: Saudi Arabien mit konkreten eigenen Plänen zum Ausbau seiner Eisenbahn (hauptsächlich neue Linie Riad-Jedda), die ein Zukunftspotential für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes und -transports der Region eröffnen, übernimmt Führungsverantwortung auf regionaler Stufe.

Auf dieser regionalen Stufe fasste die Gruppe anlässlich ihrer 16. Tagung ambitionierte aber doch durchaus konkrete Beschlüsse mit klaren zeitlichen Vorgaben. Es ergab sich ein Programm, das keineswegs nur beliebige Absichtserklärungen beinhaltet, obschon die einbezogenen Investitionsvorhaben naturgemäß mit vielen Unwägbarkeiten verbunden sind. Eine engagierte Leitung der Gruppe DGMO wird zweifellos einiges zu den Umsetzungschancen beitragen können. Die allgemeine Ausgangslage erscheint günstig, nicht zuletzt deshalb, weil die Verkehrspolitik auch im Raum der Gruppe DGMO die Bedeutung einer verstärkten Rolle der Eisenbahn anerkennt.

Die nachhaltige Unterstützung der UIC auf verschiedenen Ebenen wird unerlässlich sein. Ihre Neuorientierung mit verstärkt globaler Optik wird ihr dabei helfen. Auch COTIF/OTIF werden auf längere Sicht ein Beitrag leisten können. Die Zukunftsorientierung der OTIF und diejenige der UIC passen zusammen. Mit dem Beitritt der EU zum COTIF wird die Hilfestellung der OTIF noch verbessert werden können, entsprechend einer Rolle der OTIF verstärkt als Instrument über die erweiterte EU hinaus in einem möglichst großen Raum mit einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr. Namentlich im technischen Bereich sollte es ein Ziel sein, die geballte Kraft der EU-Institutionen über die OTIF-Organen als „Transmissionsriemen“ breit zu nutzen.

Kurzfristig und mit dem bis auf Weiteres beschränkten Spielraum des Zentralamtes muss das Augenmerk voll auf dem Instruktionskurs 2004 liegen, der zusammen mit der UACF vom 22. bis 26. November 2004 in Kairo durchgeführt werden soll. Die Erfahrungen mit Damman haben indessen erlaubt, das Kursprogramm unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden künftigen Bedürfnisse in der Region zu verfeinern. Ein erfolgreich durchgeführter Kurs wird konkrete nächste Schritte erlauben, die darauf hinaus gehen, den in Frage kommenden Staaten in der Region, die noch nicht Mitglied der OTIF sind (Saudi-Arabien, Ägypten, Jordanien, Libyen), den Gedanken einer Mitgliedschaft näher zu bringen.

## Rechtsprechung

### Bundesgerichtshof (Deutschland)

#### Urteil vom 26. Juni 2003<sup>1</sup>

**Zu den „sonstigen aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ entstandenen Kosten (Beträgen) im Sinne von Artikel 23 Abs. 4 CMR und Artikel 40 § 3 CIM zählen nur solche Aufwendungen, die bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen entstanden wären und zum Wert des Gutes am Bestimmungsort beigetragen hätten, die also nicht schadensbedingt entstanden sind.**

Vgl. Artikel 40 § 3 CIM

#### **Tatbestand:**

Die Klägerin ist Versicherer der M. GmbH (im folgenden Versicherungsnehmerin), die in Deutschland Zigaretten herstellen lässt. Sie nimmt die Beklagte, die D. AG, aus übergegangenem und abgetretenem Recht wegen des Verlusts unverteuerter Zigaretten unter anderem auf Ersatz von Tabaksteuer in Anspruch.

Die Versicherungsnehmerin versandte in den Jahren 1995 bis 1997 im Rahmen des Steueraussetzungsverfahrens an eine französische Empfängerin per Bahn unversteuerte Zigaretten. Bei dem innergemeinschaftlichen Versand unter Steueraussetzung werden in der Bundesrepublik Deutschland hergestellte Zigaretten von

<sup>1</sup> I ZR 206/00 ; Vorinstanzen : Landgericht Berlin, Urteil vom 29. Juli 1999, und Kammergericht Berlin, Urteil vom 11. August 2000, s. Zeitschrift 2/2001, S. 32-41

einem Steuerlager aus in Betriebe von berechtigten Empfängern in anderen Mitgliedstaaten verbracht. Die Steuerschuld für die Tabakwaren entsteht mit deren Aufnahme in den Betrieb des berechtigten Empfängers, der dann Steuerschuldner ist. Werden die Tabakwaren während des Transports dem Steueraussetzungsverfahren entzogen, ist der Versender steuerpflichtig.

In der Zeit von Oktober 1995 bis August 1997 kam es während des Transports nach Frankreich in acht Fällen zu Diebstählen von Zigaretten. Die dadurch bei der Versicherungsnehmerin entstandene Tabaksteuer hat die Beklagte teilweise aus Gründen der Kulanz erstattet. Den nicht ausgeglichenen Steuerbetrag hat die Klägerin der Versicherungsnehmerin – mit Ausnahme des Selbstbehalts – ersetzt.

Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Beklagte sei gemäß Artikel 40 § 3 CIM auch verpflichtet, die von der Versicherungsnehmerin wegen des Diebstahls der Zigaretten geleistete und noch zu entrichtende Tabaksteuer zu erstatten.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten.

Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Das Berufungsgericht hat die Klage hinsichtlich der Tabaksteuer abgewiesen.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin ihren Antrag auf Verurteilung der Beklagten zur Erstattung der von ihr gezahlten Tabaksteuer in Höhe von 279.889,53 DM sowie 947.283 FF und weiteren 91.523,10 DM, jeweils nebst Zinsen, weiter.

### **Entscheidungsgründe:**

I. Berufungsgericht hat eine Verpflichtung der Beklagten verneint, der Klägerin die Tabaksteuerbeträge zu erstatten, mit denen die französischen Steuerbehörden die Versicherungsnehmerin wegen des Entzugs der Zigaretten aus dem Steueraussetzungsverfahren belastet haben. Dazu hat es ausgeführt:

Die gezahlte Tabaksteuer sei nicht gemäß Artikel 40 § 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) zu erstatten. Nach dieser Vorschrift müsse die Bahn Frachten, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge erstatten. Die Tabaksteuer gehöre nicht zu den „aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ gezahlten

Beträge, da sie wegen des Diebstahls der Zigaretten angefallen sei. Sie gehöre zum Versendungsrisiko des Absenders, der sich dagegen entweder durch die Angabe eines besonderen Interesses gemäß Artikel 46 CIM oder den Abschluss einer besonderen Versicherung schützen könne.

Das Berufungsgericht hat dabei angenommen, die Entwicklung des Frachthaftungsrechts der Bahnen weg von der Haftung in Höhe des Warenwertes am Ablieferungsort in Richtung auf den Wert des beschädigten oder in Verlust geratenen Gutes am Versandort lasse das Ziel einer Absenkung des Schadensrisikos der Bahn erkennen. Billigerweise habe der Absender dann aber einen Anspruch auf Erstattung derjenigen Aufwendungen erhalten müssen, die ihm aus Anlass der Beförderung entstanden seien. Denn der Geschädigte erhalte nicht den vollen Wert am Versandort, wenn er Fracht, Zölle und sonstige Kosten selbst tragen müsste, da diese Beträge den Wert des Gutes verringerten. Bei dieser Ausgangslage seien nur Zölle, Frachten und sonstige aus Anlass der Beförderung gezahlte Beträge erstattungsfähig, die dazu beitrügen, dass das Gut am Ablieferungsort einen höheren Wert erlange. Schadensbedingte Aufwendungen schieden damit von der Erstattungsfähigkeit aus, weil sie – auch nicht typischerweise – den Ablieferungswert nicht erhöhten. Bei der aufgrund des Entzugs der Zigaretten aus dem Steueraussetzungsverfahren entstandenen Tabaksteuer handele es sich jedoch gerade um eine schadensbedingte Aufwendung. Sie gehöre daher – anders als beispielsweise eine in jedem Fall zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer – nicht zu den „aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ gezahlten Beträgen im Sinne des Artikels 40 § 3 CIM.

II. Diese Beurteilung hält den Angriffen der Revision stand.

Das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei einen Anspruch der Klägerin aus Artikel 40 § 3 CIM in Verbindung mit § 67 Abs. 1 Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), § 398 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf Erstattung der Tabaksteuerbeträge verneint, mit denen die Versicherungsnehmerin von den französischen Steuerbehörden wegen des Entzugs von Zigaretten aus dem Steueraussetzungsverfahren belastet worden ist.

1. Nach Artikel 36 § 1 CIM haftet die Eisenbahn grundsätzlich für Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen. Die hier in Rede stehenden Verlustfälle sind während dieses Zeitraums eingetreten.
2. Der Umfang der bei Verlust geschuldeten Entschädigung ergibt sich aus Artikel 40 CIM. Nach Artikel 40 § 1 CIM hat die Eisenbahn bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die in erster Linie nach dem Börsenpreis, andernfalls nach dem Marktpreis oder – in Ermangelung beider – nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, berechnet wird. Die Vorschrift entspricht damit inhaltlich weitgehend den in Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR enthaltenen Regelungen.
 

Eine Erstattungsfähigkeit der von der Versicherungsnehmerin gezahlten Tabaksteuer nach Artikel 40 § 1 CIM hat das Berufungsgericht verneint, weil der Marktpreis für die dem Steueraussetzungsverfahren entzogenen Zigaretten nicht die in Rede stehende Steuer umfasse. Das lässt einen Rechtsfehler nicht erkennen und wird von der Revision auch nicht beanstandet.
3. Neben dem Warenwert hat die Eisenbahn gemäß Artikel 40 § 3 CIM, der inhaltlich dem Artikel 23 Abs. 4 CMR entspricht, Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlten Beträge zu erstatten. Welche Aufwendungen zu den „sonstigen aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ gezahlten Beträgen zählen, ist in Literatur und Rechtsprechung umstritten.
  - a) Weitgehende Einigkeit besteht darüber, dass Kosten, die vor der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer aufgewendet wurden, grundsätzlich nicht zu ersetzen sind, weil sie sich bereits im Versandwert des Gutes niedergeschlagen haben (vgl. Koller, Transportrecht, 4. Auflage, Art. 23 CMR Rdn. 10; Münchener Kommentar Handelsgesetzbuch (HGB) /Basedow, Art. 23 CMR Rdn. 33; Münchener Kommentar HGB/Mutz, Art. 40 CIM Rdn. 8; Herber/Piper, CMR, Art. 23 Rdn. 26; Helm, Frachtrecht II, CMR, 2. Auflage, Art. 23 Rdn. 19). Es werden mithin nur solche Kosten von Artikel 40 § 3 CIM bzw. Artikel 23 Abs. 4 CMR erfasst, die erst nach Beginn der Beförderung entstehen und deshalb den Wert des Gutes am Übernahmeort noch nicht erhöht haben.
  - b) In Bezug auf die letztgenannten Aufwendungen wird die Auffassung vertreten, dass sie nach Artikel 23 Abs. 4 CMR und nach Artikel 40 § 3 CIM, da diese Vorschrift den gleichen Regelungsgehalt wie die CMR-Bestimmung hat, erstattungsfähig seien, wenn sie mit der konkreten Beförderung in einem engen Zusammenhang stünden. Unerheblich sei, ob der Ersatzberechtigte sie im Hinblick auf den vertragsgemäßen Ablauf der Beförderung getätigt habe oder ob sie sich erst aus der vertragswidrigen Entwicklung des Transports ergeben hätten. Diese insbesondere in Frankreich, Großbritannien und Dänemark, aber auch in anderen Ländern vertretene Ansicht (s. die Nachweise in Münchener Kommentar HGB/Basedow, Art. 23 CMR, Fußnoten 138-141) wird hauptsächlich mit der unscharfen Fixierung des Zusammenhangs (sont en outre remboursés le prix du transport de la marchandise, ...) zwischen den Kosten und dem Transport begründet (vgl. Münchener Kommentar HGB/Basedow, Art. 23 CMR Rdn. 37).
  - c) Nach anderer (engerer) Auffassung sind nur solche Kosten gemäss Artikel 23 Abs. 4 CMR zu erstatten, die bei vertragsgemäßer Beförderung gleichermaßen entstanden wären und zum Wert des Gutes am Bestimmungsort beigetragen hätten, die also nicht schadensbedingt entstanden sind (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 13.2.1980 – IV ZR 39/78, in Versicherungsrecht 1980, S. 522/523 = Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 1980, S. 2021; Oberlandesgericht München in Transportrecht 1991, S. 427/428; Koller am angegebenen Ort Art. 23 CMR Rdn. 10 mit weiteren Nachweisen; Helm am angegebenen Ort, Artikel 23 Rdn. 18; Münchener Kommentar HGB/Basedow, Art. 23 CMR Rdn. 38; Herber/Piper am angegebenen Ort Art. 23 Rdn. 26; Piper, Höchststrichterliche Rechtsprechung zum

Speditions- und Frachtrecht, 7. Aufl., Rdn. 425).

- d) Der Senat schließt sich im Grundsatz der Auffassung an, die eine enge Auslegung des Artikels 23 Abs. 4 CMR befürwortet.

Die Haftungsregelungen des Artikels 23 Abs. 1 bis 4 CMR unterscheiden wie die des Artikels 40 § 1 bis 3 CIM zwischen dem Schaden, der durch den Verlust des Gutes eingetreten ist, und den transportbedingten Kosten des Absenders/Empfängers. Die Schäden werden gemäss Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR, Artikel 40 § 1 CIM durch Wertersatz und darüber hinaus – nach dem ausdrücklichen Verbot der Artikel 23 Abs. 4 CMR und Artikel 40 § 1 CIM – nicht kompensiert. Ersatzlos bleiben vor allem Folgekosten, zu denen sämtliche schadensbedingten Aufwendungen gehören. Das Risiko hierfür trägt grundsätzlich die Verladeseite, die auch das Risiko für entgangenen Gewinn oder Produktionsausfall des Empfängers trifft (vgl. Münchener Kommentar HGB/Basedow, Art. 23 CMR Rdn. 38).

Diese enge Auslegung des Artikels 23 Abs. 4 CMR (Art. 40 § 3 CIM) mag zwar zu Lücken bei der Ersatzleistung führen, weil nach Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR (Art. 40 § 1 CIM) nur der Börsen/ Marktpreis/gemeine Wert des in Verlust geratenen Gutes ersetzt wird. Sie entspricht aber sowohl dem Wortlaut als auch dem beschränkten Zweck des Artikels 23 Abs. 4 CMR. Erstattungsfähig sind nur „sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes entstandene Kosten“. Aus dieser Formulierung ergibt sich, dass es sich um Aufwendungen handeln muss, die auch bei vertragsgemäßer Abwicklung der Beförderung entstanden wären (vgl. Helm am angegebenen Ort, Art. 23 Rdn. 18; Herber/Piper am angegebenen Ort, Art. 23 Rdn. 28).

Legt der Warenversender auf die Haftung des Beförderers für nicht von Artikel 23 CMR (Art. 40 CIM) erfasste Sachfolgeschäden Wert, so hat er – worauf das Berufungsgericht mit Recht hingewiesen hat – die Möglichkeit, gemäss Artikel 26 CMR (Art. 46 CIM) ein besonderes

Lieferinteresse zu deklarieren (Münchener Kommentar HGB/Basedow, Art. 23 CMR Rdn. 38; Herber/Piper am angegebenen Ort, Art. 23 Rdn. 9).

4. Auf der Grundlage dieses rechtlichen Ausgangspunktes hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen, dass es sich bei der von der Versicherungsnehmerin gezahlten Tabaksteuer um schadensbedingte Aufwendungen gehandelt hat, deren Erstattungsfähigkeit nicht von Artikel 40 § 3 CIM umfasst wird. Die im Steueraussetzungsverfahren (§§ 15 bis 17 Tabaksteuergesetz) beförderten Zigaretten wurden durch Diebstahl während des Transports in den Verkehr gebracht. Nach § 18 Abs. 1, 3 und 4 Nr. 1 Tabaksteuergesetz ist die Versicherungsnehmerin dadurch Steuerschuldnerin geworden. Bei vertragsgemäßer Abwicklung der Beförderung wären ihr die in Rede stehenden Kosten nicht entstanden. Es handelt sich mithin um durch die Schädigung selbst verursachte Aufwendungen, die nicht nach Artikel 40 § 3 CIM (Art. 23 Abs. 4 CMR) erstattungsfähig sind (Herber/Piper am angegebenen Ort, Art. 23 Rdn. 39 für die Entrichtung von Steuern wegen Verlustes von Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert und durch Diebstahl dem Verfahren entzogen werden; ebenso Piper am angegebenen Ort, Rdn. 425).

Der Revision kann nicht darin beigetreten werden, dass nicht der Diebstahl, sondern bereits der Transport der Zigaretten im Steueraussetzungsverfahren die Steuerschuld ausgelöst habe, weil die Ware während der Beförderung latent mit der Steuerpflicht behaftet gewesen sei. Die Revision berücksichtigt nicht genügend, dass die Warenbeförderung im Steueraussetzungsverfahren keinen Steuerentstehungstatbestand darstellt. Bei einem Transport von Tabakwaren im Verfahren nach den §§ 15 bis 17 Tabaksteuergesetz ist die Steuer gemäss § 8 Abs. 1 Nr. 2 Tabaksteuergesetz zunächst ausgesetzt und daher noch nicht entstanden. Im Streitfall ist die Versendung der Zigaretten nach § 16 Abs. 1 Nr. 2 Tabaksteuergesetz erfolgt, so dass § 8 Abs. 1 Nr. 2 Tabaksteuergesetz zur Anwendung kommt. In einem solchen Fall entsteht die Tabaksteuer also nicht schon aufgrund der Beförderung, sondern aufgrund der Tatsache, dass die Zigaretten während des Transports dem Steueraussetzungsverfahren entzogen worden sind (§ 18 Abs. 1 Tabaksteuergesetz).

III. Danach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 Zivilprozessordnung zurückzuweisen.

(Direkte Mitteilung)

### **Bemerkung des Zentralamtes:**

Die Frage, ob die Verbrauchsabgaben, die den Absender belasten, wenn das Gut während der Beförderung gestohlen wurde, im Rahmen der Entschädigung bei Verlust des Gutes zu erstatten sind, wurde in der Rechtsprechung der Gerichte der Mitgliedstaaten der OTIF in den vergangenen Jahren unterschiedlich beantwortet. Die Gerichte sind dabei nicht immer der Absicht des Gesetzgebers gefolgt (s. Zeitschrift 3/1998, S. 153-157, 1/2001, S. 14-17, und 2/2001, S. 32-36).

Die Frage war wiederholte Male auch Gegenstand von Anfragen um Auskunft, die an das Zentralamt gerichtet wurden. Die vom Zentralamt vertretene Auffassung deckt sich mit der im Urteil des deutschen Bundesgerichtshofes dargelegten Auffassung: Da der Gesetzgeber den Ersatz indirekter Schäden von der Entschädigung bei Verlust des Gutes ausschloss (s. die Wörter „ohne weiteren Schadenersatz“ in Artikel 40 § 1 CIM), kommt deren Ersatz auch nicht auf dem Wege der Erstattung der mit der Beförderung zusammenhängenden (also nicht schadensbedingten) Aufwendungen gemäß Artikel 40 § 3 CIM in Frage.

Der gleiche Grundsatz lag auch den Regelungen zugrunde, die den ER CIM 1980 vorangegangen waren. Dennoch wurde die Redaktion der betreffenden Bestimmung im Laufe der Entwicklung geändert, um die ratio legis deutlicher zum Ausdruck zu bringen und die gelegentlich aufkommenden Missverständnisse zu vermeiden. Eine Detailanalyse der geltenden Regelung samt der Entstehungsgeschichte findet sich in der Abhandlung von Karl-Otto Konow „Die Erstattung von Zöllen, die in Transitverkehren wegen Diebstahls des Transportgutes gezahlt werden müssen“ (s. Zeitschrift 11-12/1987, S. 112-199).

Auch bei den Arbeiten zur Revision des COTIF in den Jahren 1995-1999 war die Frage des Schadenersatzes und der Erstattung Gegenstand von Diskussionen sowohl im Revisionsausschuss als auch in der Generalversammlung. Im Zusammenhang mit der Beratung einer neuen Redaktion (ohne eine Änderungsabsicht) erwies sich eine erneute Diskussion über den Grundsatz dieser Bestimmung als notwendig. Bei der Beschlussfassung der 5. Generalversammlung stand schließlich fest, dass die genannten Verbrauchs-

abgaben – im Gegensatz zu bereits entrichteten Zöllen – von der Erstattungspflicht des Beförderers (nach wie vor) auszuschließen sind (s. Erläuternde Bemerkungen zu Artikel 30 CIM 1999, Zeitschrift 5/1999, S. 399/400, Ziff. 6/7). Der Wortlaut des Artikels 30 § 4 CIM 1999 stellt dies klar: „Der Beförderer hat außerdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten.“

## **Berufungsgericht Athen**

**Urteil vom 26. Februar 2003**

### **I.**

**Die Bestimmungsbahn haftet für Verlust und Beschädigung des Gutes gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 55 § 3 CIM, selbst wenn die Verladung gemäß Artikel 20 § 2 durch den Absender erfolgte.**

**Die Verladung durch den Absender stellt nur eine „besondere Gefahr“ dar, die unter den Bedingungen der Artikel 36 § 3 und 37 § 2 zur Haftungsbefreiung der Eisenbahn führen kann.**

**Insbesondere ist die Haftung der Eisenbahn nicht schon durch das Vorliegen einer der Gefahren, die in Artikel 36 § 3 aufgeführt sind, darunter auch die Vornahme der Verladung durch den Absender (Buchst. c) und d)), ausgeschlossen.**

**Die Eisenbahn, die sich auf die Einrede dieser Gefahren beruft, muss außer dem Vorliegen der Gefahr beweisen, dass „nach den Umständen des Falles“ der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstehen konnte.**

**Wenn die Eisenbahn diese Elemente beweist – die Eignung der Gefahr, den Verlust oder die Beschädigung hervorzurufen – wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung aus dieser Gefahr entstanden sind (Art. 37 § 2 CIM) – oder, mit anderen Worten, dass ein Zusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung besteht.**

**Die vorstehende Vermutung ist nicht unwiderleglich. Folglich kann der Berechtigte sie durch einen Gegenbeweis widerlegen, wenn angenommen wird, dass der oben genannte Kausalzusammenhang fehlt.**

**Die oben genannten Regeln gelten auch für das Entladen durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).**

## II.

**Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM, der bestimmt, dass „der Absender im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben hat“, schreibt keine bestimmte Form für den Beweis der Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse vor.**

**So wie für diese Angaben infolgedessen Artikel 394 § 2 der Zivilprozessordnung, der die Beweiskraft regelt, nicht anzuwenden ist, so gilt um so weniger das Anbringen der Verschlüsse an den Wagen als ein Rechtsgeschäft, das den Bestimmungen über die Beweiskraft unterliegt.**

**Falls im Frachtbrief keine Angaben eingetragen sind, dass Verschlüsse angebracht wurden, bildet der Beweis, dass sie angebracht wurden, nicht den Gegenbeweis für den Inhalt der Anordnung.**

## III.

**Die Bestimmungsbahn haftet selbst dann, wenn sie den mit Verschlüssen versehenen Wagen mit dem Gut in Empfang genommen hat, aber auf Grund eines zweiten Frachtbriefes, der im Unterwegsbahnhof ausgestellt wurde, in dem die Umreihung des Zuges entsprechend dem Bestimmungsort der Wagen erfolgt ist.**

Vgl. Artikel 20 §§ 2 und 5, Artikel 36 §§ 1 und 3, Artikel 37 § 2 und Artikel 55 § 3 CIM

### Sachverhalt:

Beim Urteil Nr. 1520 des Berufungsgerichtes Athen ging es um die Sendung von zehn Wagen mit Wegwerfwindeln von Deutschland (Crailsheim,

Enskirchen und Göttingen) nach Athen. Für jede Sendung wurden zwei Frachtbriefe ausgestellt: Der erste Frachtbrief vom Abgangsort bis zur österreichisch/ungarischen Grenze, der zweite, ausgestellt von der Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG (GYSEV) für den Beförderungsweg von Sopron bis Athen.

Die Verladung erfolgte im Fabrikgelände durch den Absender (Verkäufer). Nach Verladung wurden die Türen der Wagen plombiert. Bei der Ankunft der zehn Wagen in Athen wurde festgestellt, dass die Verschlüsse aufgebrochen worden waren und aus den Wagen Güter im Gesamtwert von 9'770,17 € fehlten.

Das Gericht ging davon aus, dass der Verlust des Gutes durch Diebstahl unterwegs verursacht worden war. Damit sei der Verlust des Gutes nicht auf die besondere Gefahr des Verladens durch den Absender oder das Entladen durch den Empfänger zurückzuführen.

(Direkte Mitteilung, Übersetzung des Zentralamtes)

## Urteil vom 28. Februar 2003

### I.

**Die Eisenbahn haftet nach Artikel 36 § 1 CIM für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zu seiner Ablieferung.**

**Diese Haftung wird nicht schon durch das bloße Vorliegen einer der in Artikel 36 § 3 genannten besonderen Gefahren ausgeschlossen, darunter das Verladen der Güter durch den Absender (Buchst. c) und d)).**

**Artikel 37 § 2 CIM führt zu Gunsten der Eisenbahn die widerlegbare Vermutung ein, dass der Verlust oder die Beschädigung auf die besondere Gefahr zurückzuführen ist, auf die sich die Eisenbahn beruft.**

**Die Eisenbahn haftet folglich, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus der konkreten Gefahr entstanden ist, weil der Kausalzusammenhang zwischen der Gefahr und dem Verlust oder der Beschädigung fehlt.**

Der Beweis, dass im gegebenen Fall der konkrete Verlust nicht aus der oben genannten Gefahr entstanden ist, bildet auch den Beweis – der auf dem Anbringen der Verschlüsse beruht – dass der Verlust auf Diebstahl zurückzuführen ist.

Die vorgenannten Regeln gelten auch für das Entladen der Güter durch den Empfänger (Art. 36 § 3 Buchst. c) und Art. 37 § 2 Abs. 1 und 2 CIM).

## II.

Erfolgt das Verladen (rechtmäßig) durch den Absender, bilden die Angaben, die dieser im Frachtbrief bezüglich der Menge des Gutes oder der Zahl der Stücke eingetragen hat, keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Eine Ausnahme gilt, wenn die Eisenbahn eine Nachprüfung der Menge oder der Stückzahl vorgenommen und dies im Frachtbrief bestätigt hat.

Hat die Eisenbahn keine Nachprüfung vorgenommen, so kann der Berechtigte jedoch die Menge oder die Zahl der Stücke mit anderen Mitteln beweisen.

(Hinsichtlich all des voranstehend Gesagten s. Art. 11 § 5 Abs. 1 CIM).

Wie sich aus Artikel 11 §§ 3 und 4 CIM ergibt, ist der Frachtbrief hinsichtlich des Inhaltes der Sendung jedenfalls nicht ein konstitutives Element, sondern ein Beweisstück.

Folglich ist es nicht ausgeschlossen, mit anderen Mitteln den Beweis sowohl für die Angaben zu erbringen, die im Frachtbrief nicht eingetragen oder fehlerhaft eingetragen wurden, als auch für die Richtigkeit der Angaben, die sich im Frachtbrief finden.

## III.

Die Bestimmungsbahn haftet (auf Grund von Art. 35 § 2 und 55 § 3 CIM) ferner auch dann, wenn zwei Frachtbriefe für zwei verschiedene

Abschnitte der Beförderungsstrecke ausgestellt wurden, vorausgesetzt dass die Beförderung in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Eintragung im ersten Frachtbrief mit demselben Wagen durchgeführt wurde, ohne dass eine Übernahme durch den Empfänger und eine Umladung erfolgte.

## IV.

Die Verantwortung für die Sicherung des Gutes während der Beförderung obliegt ausschließlich der Eisenbahn.

Der Absender ist nicht verpflichtet – und nicht berechtigt – die Türen des Wagens mit seinen eigenen Schlössern zu sichern. Folglich kann er auch nicht als mitverantwortlich für den Verlust des Gutes angesehen werden.

## V.

Zur Geltendmachung des Anspruches auf Entschädigung für den Verlust des Gutes ist der Empfänger berechtigt, vorausgesetzt er hat das Gut angenommen (Art. 54 § 3 Buchst. b), Ziff. 2 CIM).

Der Berechtigte kann den Anspruch auf Entschädigung (auch) gegen die Bestimmungsbahn geltend machen (Art. 55 § 3 CIM).

Vgl. Artikel 11 §§ 3-5, Artikel 20 § 5, Artikel 35, 36 §§ 1 und 3, Artikel 37 § 2, Artikel 54 § 3 und Artikel 55 § 3 CIM

### Sachverhalt:

Beim Urteil des Berufungsgerichtes Athen Nr. 1693 ging es um den Versand von insgesamt 16 Wagen mit Wegwerfwindeln von Deutschland (Göttingen und Enskirchen) nach Athen.

Nach Verladung und genauer Zählung der Güter wurden die Wagen verschlossen und mit Plomben versehen. Auch in diesem Fall wurden für jeden der 16 Wagen zwei Frachtbriefe ausgestellt. In den Frachtbriefen waren unter anderem Wagennummer, Zahl der verladenen Kartons, Gewicht in Kilogramm und gemäß Artikel 20 § 5 CIM die Anzahl und die Bezeichnung der an jedem Wagen angebrachten Verschlüsse angegeben.

Nach Ausstellung der zweiten Frachtbriefe durch die Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG (GYSEV) in Sopron begleiteten beide Frachtbriefe mit der diesbezüglichen Warenrechnung und dem Übergabeschein die beförderten Güter bis Athen.

Außerdem war in allen Frachtbriefen, die für die Strecke von Deutschland bis zur österreichisch-ungarischen Grenze ausgestellt wurden, der Hinweis eingetragen, dass die Güter ohne Umladung bis zu ihrem Bestimmungsort nach Athen weiter zu befördern sind. In den Frachtbriefen, die die Beförderungsstrecke von Deutschland bis zur österreichisch-ungarischen Grenze betrafen, wurde als Absender die Verkäuferin eingetragen, während in diejenigen, die für die Strecke von der österreichisch-ungarischen Grenze bis Athen ausgestellt wurden, als Absender stellvertretend die GYSEV eingetragen war. Tatsächlich war aber die Verkäuferin, die für die Verladung und den Verschluss aller Wagen besorgt war, der Absender, während die GYSEV nur die Formalitäten für die Fortsetzung der Beförderung und die Ausstellung der Frachtbriefe für die verbleibende Strecke besorgte.

Die gesamte Beförderung wurde mit denselben Wagen durchgeführt, ohne dass - entsprechend den diesbezüglichen Eintragungen in den ersten Frachtbriefen - eine Übernahme und Umladung der Güter an der österreichisch-ungarischen Grenze erfolgte.

Die Deutsche Bahn AG, die nicht in die Verladung involviert war, prüfte die Zahl der verladenen Kartons auch nicht nach, so dass gemäß Artikel 11 § 4 CIM die diesbezüglichen Angaben im Frachtbrief nur dann als Beweis zu Lasten der Eisenbahn dienen, wenn die Richtigkeit dieser Angaben mit anderen Mitteln bewiesen wird.

Im vorliegenden Fall wurde die Richtigkeit der Angaben durch Zeugen bestätigt, aber auch durch die Warenrechnung, die jede Sendung begleitet und deren Angaben diesbezüglich mit den Angaben in den Frachtbriefen übereinstimmen.

Die Beförderung wurde von der Deutschen Bahn AG in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen Österreichs, Ungarns, Jugoslawiens (Serbien und Montenegro), Bulgariens und Griechenlands durchgeführt. Die Hellenischen Eisenbahnen sind durch Übernahme des Gutes mit dem Frachtbrief an der griechisch-bulgarischen Grenze in den Frachtvertrag gesetzlich eingetreten. Das Gericht nahm als erwiesen an, dass nach Empfang der 16 Wagen in Athen zwischen dem 2. Februar 2002 und dem 24. Februar 2002 und vor ihrer

Entladung und der Übernahme des Gutes durch den Empfänger von den zuständigen Angestellten der Eisenbahn bestätigt wurde, dass bei allen Waggons die Plomben verletzt waren und durch die übrigen Eisenbahnen neu angebracht worden waren.

(Direkte Mitteilung, Übersetzung des Zentralamtes)

## Sonstige Informationen

### MAPS Seminar 2004

zum Thema „Rolle des  
Eisenbahntransportes in der Volkswirtschaft“

*Tunis, 25./26. März 2004*

Der Generaldirektor war von tunesischer Seite eingeladen worden, am MAPS Seminar 2004 teilzunehmen, das die UIC World Division und die tunesische Eisenbahngesellschaft gemeinsam in der Nähe von Tunis veranstaltet hatten. MAPS bedeutet „Management and Policy Studies“ (früher „Rencontres pour l'échange et le partage d'expériences et de recherche“ REPERES, 1986 ins Leben gerufen). Es handelt sich um ein Instrument der UIC, insbesondere gedacht zur Unterstützung der Eisenbahninteressen in Entwicklungsgebieten, z.B. in Afrika.

Die Einladung bot interessante Perspektiven im Lichte einer verstärkten Beziehung des Zentralamtes zu den arabischen Staaten und ganz konkret im Hinblick auf den zusammen mit der UACF geplanten OTIF-Instruktionskurs vom November 2004 in Kairo. Zudem eröffnete sich die Gelegenheit, noch vertiefter Einblick in die Tätigkeit der UIC World Division zu gewinnen.

Die Erwartungen wurden vollumfänglich erfüllt. MAPS 2004 erwies sich als eine höchst geschickte Kombination von weltweit orientierter Fachveranstaltung verbunden mit einer mit Verantwortlichen aus der Politik und dem Eisenbahnbereich repräsentativ besetzten regionalen Plattform. Die Teilnehmer stammten vorwiegend aus den arabischen Staaten aber auch aus Afrika, wo ein sehr grosses Interesse an solchen Veranstaltungen besteht, nicht zuletzt aus der Sorge heraus zu verhindern, dass Afrika „vergessen“ wird.

Das Konferenzthema diente einem doppelten Ziel: Einerseits sollten Rolle und Potential der Bahn ausgeleuchtet werden, andererseits sollten Problematik und sinnvolle Instrumentalisierung der externen Kosten

des Verkehrs vertieft untersucht werden. Dies primär mit Hilfe wissenschaftlicher Analyse unter Beizug von renommierten Fachleuten aus aller Welt, ohne indessen die „politische“ Message aus der Sicht der Bahn zu vernachlässigen.

Als ein kurzes Fazit sei festgehalten:

- Die Bahn hat nur eine Chance im Rahmen einer Gesamtverkehrspolitik, welche für gleiche Rahmenbedingungen, angemessene Regeln und koordinierte Investitionen sorgt, jedoch mit Verkehrsunternehmen, die je mit eigener Leistung eine optimale Rolle und Produktivität suchen, die somit ihre Schwächen in erster Linie selber auszumerzen versuchen.
- Eisenbahn bedeutet nicht immer und überall das gleiche. Es sind sehr unterschiedliche Ausgangssituationen in Betracht zu ziehen, die auch unterschiedliche Rentabilisierungschancen eröffnen. Von der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs ist nur sehr beschränkt ein Beitrag zu erwarten.
- Cost-Benefit-Analysen sind für Infrastrukturprojekte unerlässlich, wobei sie massgeblich von der dahinter wirksamen Politik und den gegebenen Zeithorizonten abhängen. Das Mittel der Public-Private-Partnership kann von Bedeutung sein, jedoch nur, wenn die erzielbaren Einnahmen von Anfang an einigermaßen zuverlässig geschätzt und gesichert werden können.

Aus Sicht der OTIF lässt sich feststellen, dass ein Seminar wie MAPS 2004 hervorragend geeignet ist, die weltweit orientierte Herausforderung der künftigen OTIF zu beurteilen, nicht zuletzt nach der Frage, wie weit sich neue Themen abzeichnen, bei welchen das Instrument des COTIF bzw. der OTIF eine Rolle spielen könnte. Sehr deutlich wurde bestätigt, dass mit Blick auf den Gütertransport weltweit nur eine intermodale Sicht in Frage kommt, mit heute besonderen Herausforderungen bezüglich der Sicherheit, bei der der Aspekt der „Security“ grosse Bedeutung gewonnen hat. Man kann sich z.B. die Frage stellen, inwiefern auch das Transportrecht angesprochen ist, weil erhöhter und auch extern zu leistender Sicherheitsaufwand mit hohen Kosten in die Verantwortlichkeits- und Haftungsregelungen über die ganze Logistik-/Transportkette zu integrieren ist. Hinsichtlich der Zukunft der OTIF zeichnet sich ab, dass für die staatliche Stufe aus weltweiter Sicht stark unterschiedlich charakterisierte Regionen zu beachten sind, welche eine einheitliche

Plattform im Sinne der OTIF kaum erlauben, im Gegensatz zur Stufe der Bahnen mit der UIC und ihrer World Division. Ein besonders interessantes Thema ist dabei Afrika, wo sich regionale Abgrenzungen auf staatlicher Stufe nicht so offensichtlich ergeben. Der künftige Weg der OTIF aus weltweiter Optik dürfte deshalb in Richtung eines losen aber doch zur Aktion fähigen Verbundes führen, für dessen Institutionalisierung verschiedene Lösungen denkbar sind. Es dürfte sich lohnen, darüber gelegentlich eine Diskussion zu beginnen, um zumindest die unterschiedlichen Interessenlagen und die allfällige Bereitschaft, etwas Verbindendes zu schaffen, auszuloten.

## Bücherschau

**Allégret, Marc, Taïana, Philippe**, *Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr)*, Juris-Classeur commercial, Heft 615 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 15. April 2003) und 616 (mit Aktualisierung 11, 2003 zum 25. April 2003)

Das Heft 615 (24 Seiten) ist der Organisation der Eisenbahn in Frankreich gewidmet. Vorschriften statutarischer und organisatorischer Art betreffend die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF, Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen) einschließlich deren Tochtergesellschaften (Groupe SNCF) werden darin vorgestellt und erläutert.

Die Ausführungen stützen sich in erster Linie auf das Gesetz über die Neugestaltung des französischen Binnenverkehrs (LOTI, Gesetz Nr. 82-1153 vom 30.12.1982), dessen eingehende Kommentierung von M. Allégret im Heft 608 des Juris-Classeurs zu finden ist (s. Zeitschrift 4/2002, S. 100). In diesem Gesetz ist die Rechtsform der SNCF als öffentliche (industrielle und kommerzielle) Wirtschaftsanstalt festgelegt. Ferner wird auf das Gesetz (Nr. 97-135 vom 13.2.1997) betreffend die Schaffung des Réseau ferré de France (RFF, Frankreichs Schienennetz) und auf eine Reihe weiterer Gesetze und Verordnungen verwiesen, die sich auf die Leitungsorgane, die Statuten und das Pflichtenheft der SNCF sowie auf den öffentlichen regionalen Verkehr und seine Finanzierung beziehen.

Viel Aufmerksamkeit wird dem Pflichtenheft der SNCF gewidmet. Im Pflichtenheft der SNCF werden folgende Bereiche geregelt: Beförderung von Reisenden, Beförderung von Gütern, Autonomie der Geschäftsführung, Informationspflicht gegenüber der Kundschaft, Festlegung der Preise und – in Verbindung

mit dem RFF – Betrieb der Infrastruktur. Das im Jahre 1983 erlassene Pflichtenheft wurde einige Male angepasst, und zwar vor allem im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft 91/440, geändert durch die Richtlinie 2001/12, Richtlinie 95/18, geändert durch die Richtlinie 2001/13, und der Richtlinie 2001/14.

Im Heft 616 (16 Seiten) befassen sich dieselben Autoren mit dem Güterbeförderungsvertrag. Im französischen Recht sind das Zivilgesetzbuch (Code civil) und das Handelsgesetzbuch (Code de commerce) auf die Eisenbahnbeförderung von Gütern anzuwenden. Im Übrigen werden die Beförderungsbedingungen in den Tarifen festgelegt. Auf Grund der Bestimmungen der Gesetzesvorschriften, die aus der Zeit der Napoleonischen Kodifikation stammen und seitdem nur teilweise geändert wurden, werden die einzelnen Elemente analysiert, die für das Zustandekommen des Beförderungsvertrags erforderlich sind. Die Analyse erfolgt im Lichte der Entwicklung der Lehre und der Rechtsprechung, so dass der heutige Stand als Ergebnis dieser Entwicklung verstanden wird.

Was die Vertragsparteien anbelangt, ist im geltenden französischen Recht gesetzlich festgelegt, dass nicht nur der Absender und der Beförderer, sondern auch der Empfänger von Anfang an Vertragspartei ist (Gesetz 98-69 vom 6.2.1998, genannt „loi Gayssot“). Dies begründet einen Direktanspruch des Beförderers hinsichtlich der Zahlung des Beförderungspreises auch gegenüber dem Empfänger als Solidarschuldner. Damit wurde die Konzeption des Beförderungsvertrags als Vertrag zu Gunsten Dritter überholt.

Da der Binnenverkehr den Gegenstand der Kommentierung bildet, werden Parallelen zum internationalen Verkehr (CIM, CMR) nur stellenweise am Rande erwähnt. Der interessierte Leser kann selbst weitere Überlegungen in dieser Richtung anstellen, etwa ob und inwieweit bezüglich des Einbezugs des Empfängers eine ähnliche Entwicklungstendenz in den auf den internationalen Eisenbahnverkehr anwendbaren Vorschriften feststellbar ist. Artikel 18 § 3 CIM 1999, wonach das Verfügungsrecht dem Empfänger von der Ausstellung des Frachtbriefes an zusteht, sofern kein gegenteiliges Vermerk des Absenders vorliegt, scheint darauf hinzudeuten.

Beide Hefte zeichnen sich durch eine sorgfältige Bearbeitung sowie durch eine fundierte, klare und übersichtliche Darstellung aus. Sie enthalten zahlreiche Hinweise auf Literatur und Rechtsprechung, die den Zeitraum von den Anfängen des Eisenbahnverkehrs bis zur Gegenwart abdeckt.

Wie in dieser Publikationsreihe üblich, werden am Anfang jedes Heftes die Schlüsselpunkte der jeweiligen Materie hervorgehoben. Es folgt ein analytisches Verzeichnis und ein Sachregister. Der Text wird in jedem Heft durchgehend nummeriert. Bei Bedarf werden Aktualisierungen zu einzelnen Ziffern auf Extrablättern herausgegeben. Obwohl die Hefte 615 und 616 den Binnenverkehr betreffen, sind sie auch Juristen, die sich mit dem internationalen Transportrecht befassen, als eine äußerst interessante und nützliche Quelle zu empfehlen.

**Dengler, Michael F.**, *Die Haftpflichtversicherung im privaten und gewerblichen Bereich*, Verlag C.H. Beck, München 2003, ISBN 3 406 51393X, XIX, 631 Seiten

Dieser Leitfaden zur Haftpflichtversicherung ist erstmals im Jahr 1997 publiziert worden und erscheint nun schon in 3. Auflage. Ziel ist es, dem Leser den Einstieg in die zum Teil sehr komplizierte Welt des Haftpflichtrechtes und der Haftpflichtversicherung zu erleichtern oder bereits vorhandenes Grundwissen zu erweitern und auszubauen. Dem Autor liegt viel daran, Praxisnähe zu vermitteln.

Heute wird vielfach der Anspruch erhoben, dass eine Haftpflichtversicherung bei jedem Fall von Drittschäden zahlt. Es ist daher wichtig, auf die Rechtsgrundlagen, d.h. die Grundsätze der Zivilrechtsordnung, entsprechend hinzuweisen. Mit einer Fülle praxisnaher Schadensbeispiele gelingt es dem Autor, das Haftpflichtversicherungsrecht anschaulich darzustellen.

Im Teil A werden zunächst die Grundfragen betreffend die Schadensarten, die gesetzlichen Haftungsgründe, die Verschuldensformen und den Schadensausgleich dargestellt und anhand von Fallbeispielen illustriert.

Teil B behandelt die allgemeinen Haftpflichtbedingungen (AHB), die Besonderen Bedingungen, Vereinbarungen und Risikobeschreibungen, die Umwelthaftpflichtversicherung sowie die Rechtsbegriffe „Feuerhaftungsversicherung“ - als spezielle Versicherung - und „Regressverzichtsabkommen“. Teil C gibt eine Übersicht über die allgemeinen und speziellen Deckungseinschlüsse im Rahmen einzelner Firmenpolicen, während Teil D der privaten Haftpflichtversicherung gewidmet ist. Teil E wendet sich ganz besonders an die Mitarbeiter von Versicherungsunternehmen und gibt Hinweise auf die optimale Gestaltung verschiedener Versicherungsverträge, das Deckungskonzept und die Deckungssummen.

In Teil F wird kurz auf die „vier Säulen der Schadensbearbeitung“ eingegangen, die grundsätzlich jeden Schaden betreffen und zwar

- die Deckungsprüfung,
- die Haftungsprüfung,
- die Überprüfung der Höhe des geltend gemachten Anspruchs und
- die Überprüfung der Regressmöglichkeiten.

In den Anhängen sind Gesetzesvorschriften, die allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung und verschiedene Übersichten abgedruckt, die das Arbeiten mit diesem Buch erleichtern. Eine umfangreiche Inhaltsübersicht, ein Abkürzungs- und Literaturverzeichnis und schließlich ein Stichwortverzeichnis sind beim Verlag C. H. Beck eine Selbstverständlichkeit.

Der Leitfaden von Dengler wendet sich in erster Linie an die Mitarbeiter von Versicherungen, er ist aber für Jedermann, der sich näher mit Fragen der Haftpflichtversicherung anhand konkreter Beispiele informieren möchte, von großem Interesse und wärmstens zu empfehlen.

**Koller, Ingo**, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Gütertransport*, 5. völlig neu bearbeitete Auflage, C.H. Beck, München 2004, XXX, 1730 Seiten, ISBN 3 406 51304 2

Die 5. Auflage dieses bewährten Standardkommentars zum Transportrecht wurde wiederum völlig neu überarbeitet. Bereits die 4. Auflage, die im Jahre 2000 erschienen ist, war gründlich überarbeitet und neu gegliedert worden, um dem am 1. Juli 1998 in Kraft getretenen deutschen Transportrechtsreformgesetz Rechnung zu tragen (Besprechung in Zeitschrift 2000, S. 85 ff). Die neue Gliederung in einen Teil A, innerdeutsche Transporte und Spedition und einen Teil B, grenzüberschreitende Transporte wurde auch in der 5. Auflage beibehalten.

Seit der 4. Auflage dieses Standardkommentars ist die Diskussion über die Auslegung der neuen handelsrechtlichen Vorschriften zum innerdeutschen Strassen-, Eisenbahn-, Luftfahrt- und Binnenschiffrechts sowie zum Recht des multimodalen Transportes voll entbrannt. Auch die wichtigen Allgemeinen deutschen Spediteursbedingungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistik-

unternehmer (VBGL) wurden wesentlich modifiziert, sodass eine Überarbeitung und Aktualisierung der Kommentierung notwendig war. Der Kommentar ist wiederum deutlich umfangreicher geworden und hat um über 300 Seiten zugelegt. Dies ist zu einem wesentlichen Teil auch auf die nunmehr erfolgte Besprechung der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) und des Montrealer-Übereinkommens 1999 für die Luftbeförderung zurückzuführen.

Die Kommentierung der CIM war bereits im Vorwort zur 4. Auflage angekündigt worden. Die Erläuterungen zur CIM erfolgen in der Neuauflage jedoch nach dem Stand der CIM 1980 in der Fassung 1990. Der Grund hierfür ist, dass im Zeitpunkt der Bearbeitung – Rechtsprechung und Literatur sind bis 31. Juli 2003 eingearbeitet – das Inkrafttreten des COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 nicht unmittelbar bevorstand. Selbst heute lässt sich noch nicht mit Sicherheit sagen, wann dieses Inkrafttreten erfolgen wird, obwohl gute Aussichten bestehen, dass dies noch im Verlauf des Jahres 2005 der Fall sein wird.

Das Montrealer-Übereinkommen, das am 28. Mai 1999 unterzeichnet wurde, ist hingegen am 4. November 2003 in Kraft getreten und wird daher sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache abgedruckt und kurz kommentiert.

Die für die Leser dieser Zeitschrift besonders interessierende Kommentierung der CIM, auf die in dieser Besprechung als einzige näher eingegangen wird, folgt im Wesentlichen den von Mutz im „Münchener Kommentar zum Handelsgesetz“ vertretenen Auffassungen. Nur beispielsweise sei das Problem der grundsätzlich beiderseitigen Unabdingbarkeit der CIM erwähnt, die auch Koller vertritt, obwohl diese Ansicht von Goltermann/Konow in Anmerkung 1 c zu Artikel 3 COTIF bestritten wird.

Auffassungsunterschiede hingegen sind eher selten und nicht unbedingt schwer zu gewichten. Auf diese Auffassungsunterschiede wird im Folgenden näher eingegangen:

Mutz vertritt im Münchener-Kommentar in RZ 2 zu Artikel 13 CIM die Meinung, dass neben Absender und Empfänger auch der Bestimmungsbahnhof ermittelbar sein müsse, damit ein Frachtvertrag rechtsgültig zustande kommt. Koller hingegen ist ohne nähere Begründung der Auffassung, dass in einem solchen Fall ein CIM-Frachtvertrag wirksam abgeschlossen wird und lediglich ein Ablieferungshindernis vorliegt. Bei

genauer Lektüre ist dieser Auffassungsunterschied wohl geringer, als es scheint. In der Kommentierung von Mutz heißt es: „Zumindest der Absender, der Bestimmungsbahnhof und der Empfänger müssen **ermittelbar** sein“ (Hervorhebung durch den Rezensenten). Selbst wenn der Bestimmungsbahnhof als solcher nicht ausdrücklich eingetragen ist, wird er sich in der Regel durch die Adresse des Empfängers mit hinreichender Gewissheit ermitteln lassen.

Zu Artikel 18 CIM ist Koller streng nach dem Wortlaut dieser Bestimmung der Ansicht, dass für unzulässige zusätzliche Angaben (Art. 13 § 2) nicht gemäß Artikel 18 CIM gehaftet wird, während Mutz davon ausgeht, dass trotz des redaktionellen Unterschiedes die Rechtsfolgen bei unzulässigen zusätzlichen Angaben den Rechtsfolgen nach Artikel 57 EVO folgen. Fälle, in denen die Eisenbahn durch die Aufnahme unzulässiger Angaben ohne Verschulden Schaden erleidet, sind wohl nur ausnahmsweise denkbar. Aus diesem Grund haben die Redaktoren der CIM vermutlich von der Übernahme des Begriffes „unzulässige“ in Artikel 18 CIM schon bei den Vorläufern dieser Bestimmung verzichtet.

Ein weiteres Beispiel für Abweichungen in der Kommentierung ist die von Koller in Anmerkung 3 zu Artikel 28 CIM vertretene Auffassung, wonach die Bahn sich auf ein Leistungsverweigerungsrecht berufen kann, wenn der Empfänger die Forderungen im Sinne des Artikels 15 §§ 4 und 5 sowie Artikel 21 § 3 und Artikel 24 CIM nicht Zug um Zug erfüllt. Mutz vertritt hingegen im Münchner Kommentar die Ansicht, dass der Empfänger seine Ansprüche aus dem Frachtvertrag ohne vorherige Zahlung der Frachtkosten geltend machen kann. Dies ergibt sich aus der eisenbahnrechtlichen Konzeption, dass die Schuldübernahme durch den Empfänger bei Einlösung des Frachtbriefes den Absender von seiner Zahlungspflicht für die auf den Empfänger überwiesenen Kosten befreit. Diese Konzeption der „befreienden Schuldübernahme“ wird im Übrigen von Basedow, der Transportvertrag, Seite 330, kritisiert. Die Fassung des Artikels 17 § 1 CIM 1999 trägt dieser Kritik Rechnung. Gemäß Artikel 17 § 1 CIM 1999 hat der Beförderer dem Empfänger an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.

Verfügungen, die nicht im Einklang mit Artikel 30 § 2 CIM 1980 erteilt worden sind, sind unwirksam. Nach Koller gilt dies auch, wenn die Bahn so erteilte Anweisungen befolgt. Im Münchner-Kommentar vertritt Mutz eine andere Ansicht unter Hinweis auf die

Regelung in Artikel 30 § 3; gestützt wird diese Ansicht durch das Urteil des obersten Gerichtshofes Wien, vom 11. Mai 1909, veröffentlicht in der Zeitschrift 1909, Seite 441 ff, wonach der Empfänger einer Sendung auch dann Verfügungsberechtigt wird, wenn sie ihm infolge einer ungültigen nachträglichen Verfügung des Absenders ausgeliefert wurde. Die CIM 1999 enthält keine Vorschriften mehr, in welcher Form nachträgliche Verfügungen zu erteilen sind.

Das letzte Beispiel abweichender Meinungen betrifft Artikel 33 § 4. Koller folgt der Rechtsmeinung von Goltermann/Konow, wonach der Berechtigte außer in den in Artikel 33 § 4 CIM genannten Fällen, auch mündliche Anweisungen erteilen kann. Nach Mutz im Münchner Kommentar ist hingegen die Schriftform zwar in der CIM nicht vorgeschrieben; sie ergibt sich aber aus der DCU Nr. 1 zu Artikel 33, die allerdings nur die schriftliche Benachrichtigung des Absenders regelt. In der CIM 1999 gibt es, wie bereits oben gesagt, keine Formvorschriften für die Erteilung nachträglicher Verfügungen.

Der Kommentar von Koller enthält wie bisher ein ausführliches Sachregister und eine Schnellübersicht über wichtige Stichwörter, die die Benutzung wesentlich erleichtern. Neu hinzugekommen ist ein Entscheidungsregister von über 50 Seiten, das das Auffinden von Entscheidungen erleichtert, und zwar nicht nur in der BGHZ (Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen), sondern auch in verschiedenen Zeitschriften, wie der Neuen juristischen Wochenschrift, dem NJW-Rechtsprechungsreport Zivilrecht, der Zeitschrift für Versicherungsrecht, der Zeitschrift für Transportrecht und der Monatszeitschrift für Deutsches Recht.

Der Kommentar wendet sich an Rechtsanwälte, Richter, Transport-, Speditions- und Güterkraftverkehrsunternehmen sowie Versicherungen und darf in keiner transportrechtlichen Bibliothek fehlen.

**Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr SMGS**, Neuauflage mit den Änderungen und Ergänzungen nach dem Stand vom 1. Jänner 2004, unverbindliche **deutsche Übersetzung**, herausgegeben und vertrieben von Logotrans, Logistik- und Transport-Consult GmbH, Wien, 224 Seiten, 95.- EUR

Wie auf der Titelseite aufgeführt, ist das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) seit 1. November 1951 gültig. Es wurde von den Eisenbahnverwaltungen im Rahmen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

für den Eisenbahnverkehr zwischen den Staaten mit staatlicher Planwirtschaft geschaffen. Änderungen werden alljährlich beraten und beschlossen. Seit dem Erlöschen der Mitgliedschaft der DDR durch die Wiedervereinigung Deutschlands gehört das Deutsche nicht mehr zu den Arbeitssprachen der OSShD. Daher gibt es nur noch eine russische und eine chinesische offizielle Fassung des SMGS. Aus Sicht des Übergangs zwischen den Frachtrechtssystemen CIM und SMGS ist allerdings interessant, dass nach wie vor der russisch-deutsche Vordruck einiger Formulare wie z.B. des Frachtbriefs, des Antrags auf Änderung des Frachtvertrags oder der Tatbestandaufnahme in den Anlagen zum SMGS beibehalten wurde.

Die von der Logotrans herausgegebene unverbindliche deutsche Übersetzung füllt die durch den Wegfall des Deutschen als Arbeitssprache der OSShD entstandene Lücke. Der Herausgeber, Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Geschäftsführer der Logotrans, ist den Lesern als Autor eines Kommentarwerkes betreffend CIM 1980 (GOF-Verlag, Wien, 1991, s. Zeitschrift 2/1991, S. 79/80 und 4/1991, S. 146-148) und vieler wissenschaftlicher Abhandlungen, unter anderem auch bezüglich eines Vergleichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) mit dem SMGS und dem SAT (s. Zeitschrift 4/1993, S. 179-205), bekannt. Sein Name bürgt dafür, dass die Übersetzung des SMGS mit der größten Sachkenntnis erstellt wurde.

Bereits in den Jahren 1997 und 1998 wurde vom gleichen Herausgeber je eine Ausgabe einer unverbindlichen russischen Übersetzung des SMGS (165 und 200 Seiten) veröffentlicht. Entsprechend der Entwicklung des SMGS im Zeitraum 1999-2003 stellt die nun vorliegende Neuauflage eine angepasste und erweiterte Fassung des bereits vorhandenen Textes dar. Doch der Umfang der gegenüber der Fassung aus dem Jahre 1998 erforderlichen Anpassungen war nicht gerade gering. Abgesehen von zahlreichen redaktionellen Anpassungen, die sich auch in dieser sehr sorgfältigen Übersetzung niederschlagen, seien hier beispielsweise ein paar Änderungen erwähnt, die aus Sicht des CIM-Frachtrechtes von Interesse sein könnten: Neue Bestimmungen betreffend den elektronischen Frachtbrief (Art. 7 § 14), die neu eingeführte Möglichkeit, ein Interesse an der Lieferung anzugeben (Art. 10 § 5), und die Möglichkeit, andere als die im SMGS vorgesehene Lieferfristen zu vereinbaren (Art. 14 § 7). Ebenso wurden die Anlagen zum SMGS (unter anderem z.B. Anlage 8 betreffend die Beförderung von Containern) auf den neusten Stand gebracht und neue Anlagen wie z.B. die Vorschriften für die Beförderung

von beladenen Autozügen, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern (Anlage 21) hinzugefügt.

Nicht enthalten sind die Anlage 2 (Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter) und die Anlage 14 (Vorschriften für das Verladen und Befestigen von Gütern in Wagen), die auch in ihrer Originalfassung in einem besonderen Heft erscheinen.

In sprachlicher Hinsicht ist festzuhalten, dass der deutsche Text genauestens mit dem russischen Original übereinstimmt, ohne dass die deutsche Satzkonstruktion und Ausdrucksweise beeinträchtigt wird.

Der Herausgeber äußert in seinem Vorwort den Wunsch, einen Beitrag zur Verständigung zwischen den mit den jeweiligen Systemen COTIF/CIM einerseits und SMGS andererseits befassten Eisenbahnfachleuten zu leisten, und zwar in der Hoffnung, dass „das Welteisenbahnnetz künftiger Prägung unbeschadet von Ländergrenzen, Unterschieden der Gesellschaftssysteme und Spurweiten, in seinen Rechtsgrundlagen zu einer den logistischen Anforderungen des den Erdball umspannenden Warenaustausches entsprechenden, leistungsfähigen Einheit finden möge.“ Es bleibt nur, uns diesem Wunsch anzuschließen.

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

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3023/2004, p. 127-129 – Contrat de transport. Pour le meilleur... (M. Tilche)

*Idem*, n° 3027/2004, p. 202/203 – Lettre de voiture. Attention, chausse-trappe !; p. 205/206 – Prescription CMR. Cas pratique (M. Tilche)

*CIT Info*, Berne, N° 1/2004, Les produits du CIT au regard du droit de la concurrence / Die Produkte des CIT im Hinblick auf das Wettbewerbsrecht / The CIT publications and competition law (J.-P. Lehman)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 21/2004, S. 3 – Gefahrgutrecht. Sicherheitsbewusstsein wird geschärft. 2001, 2003, 2005 – der Zweijahresrhythmus für Rechtsänderungen bleibt erst einmal bestehen (H. Rein)

*Idem*, Nr. 34/2004, S. 8 – CMR-Transporte: Österreich regelt Schadenersatz anders. Regress gegen Unterfrachtführer möglich, auch wenn selbst noch nicht gezahlt wurde (E. Boeckert)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 6/2003, p. 731-740 / 741-750 – Das neue Speditionsrecht in Russland / Fédération de Russie : nouvelle loi régissant les relations entre commissionnaires de transport et clients (S. Rogov)

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 1/2004, p. 25-28 – RID 2005 fertig I., Nr. 2/2004, S. 27/28 – RID 2005 fertig II. (J. Conrad)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 3-4/2004, p. 49 – Opérateur privé contre chemins de fer d'Etat

*Idem*, n° 7-8/2004, p. 22/23 – Convention de Montréal. Les « failles » du nouveau régime de responsabilité (E. Boecker)

*Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports* (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 38/2003, p. 1-4 – La responsabilité de la SNCF pour les dommages corporels subis par ses voyageurs en cas d'agression (M. Allégret)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 1/2004, S. 14-24 – Wirtschaftliche Kriterien der Haftung des Frachtführers (H. Neumann)

*Idem*, Nr. 2/2004, S. 56-61 – Umschlag von Gut als Beförderung im Sinne des § 407 Abs. 1 HGB? (K. Ramming); S. 72-74 – Das Dilemma bei der Vereinheitlichung des internationalen Luftverkehrsrechts (A. Gran)