



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2005

113. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Genehmigung des Protokolls 1999

Portugal, S. 27

Liste der Linien CIM, S. 27

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

103. Tagung – Bern, 12./13.5.2005 – S. 28

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse" des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

6. Tagung – Bonn, 21./22.4.2005 – S. 28

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse" des RID-Fachausschusses

Bonn, 3./4.5.2005, S. 30

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris – Urteil vom 2.10.2003 – Vertragliche Anwendung der ER CIM auf den internationalen kombinierten Verkehr – Haftungsbefreiung des Kombi-Verkehrsunternehmens – S. 31

Sonstige Informationen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

Bad Homburg, 21./22.4.2005, S. 33

Rail Cargo Information Netherlands

Rotterdam, 24.5.2005, S. 33

Internationale Vereinigung der Anschlussgleisbenützer (IVA)

Bonn, 9.6.2005, S. 33

Internationale Sommerakademie 2005

Sopron (Ungarn), 23.-26.6.2005, S. 33

Bücherschau

Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Zwanziger, Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), S. 34

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 34

**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

2/2005

113. Jahrgang – April - Juni

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

Genehmigung des Protokolls 1999

Portugal

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Portugal am 7. April 2005 beim vorläufigen Depositär¹ seine Genehmigungsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Portugal ist der 25. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert, angenommen oder genehmigt hat.

Liste der Linien CIM

¹

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

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 72 vom 20. April 2005

Abschnitt „Ukraine“

Infolge der im Abschnitt Ukraine vorgenommenen Änderungen ist der Abschnitt neu herausgegeben worden.

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 73 vom 9. Mai 2005

Abschnitt „Deutschland“

Streichung der von der “Scandlines Euroseabridge GmbH” (Hochhaus am Fährhafen, DE – 18119 Rostock – Warnemünde) betriebenen unter II. c) 69 eingetragenen Schifffahrtslinie Puttgarden – Moss.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

103. Tagung

Bern, 12./13. Mai 2005

Die 103. Tagung des Verwaltungsausschusses fand unter dem Vorsitz von Herrn Aymeric (Frankreich) am 12. und 13. Mai 2005 in Bern statt.

Im Wesentlichen betrafen die Beratungen des Verwaltungsausschusses Personalfragen und die Vorbereitung der 7. Generalversammlung, die am 23. und 24. November – und falls erforderlich, am 25. November - 2005 in Bern stattfinden wird. Nach langen Diskussionen nahm der Verwaltungsausschuss eine ab dem 1. Juni 2005 geltende neue Fassung des Personalstatuts an.

Darüber hinaus genehmigte der Verwaltungsausschuss den Geschäftsbericht und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2004. Er legte den Kilometersatz, der die Grundlage für die Berechnung der endgültigen Beiträge 2004 bildet, auf sFr. 6.50 fest. Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2004 wies einen Ausgabenüberschuss in Höhe von sFr. 120'641.86 aus, der dem Reservefonds entnommen werden wird. Dieser Ausgabenüberschuss ist insbesondere auf die Verbuchung einer Einlage in die Rückstellung für unsichere Schuldner in einem Aufwandskonto statt einer Rücklage zurückzuführen.

Der Verwaltungsausschuss nahm außerdem von der allgemeinen Finanzlage der OTIF und der aktuellen Lage des Anlagevermögens Kenntnis.

Die 104. Tagung wird am 22. November 2005, d. h. unmittelbar vor der 7. Generalversammlung, in Bern stattfinden.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 21./22. April 2005

s. unter „Gefährliche Güter“

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 3./4. Mai 2005

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

6. Tagung

Bonn, 21./22. April 2005

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen, Niederlande, Polen, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Entgleisungsdetektoren

Da das Problem der Fehlauflösung der an Kesselwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) angebrachten Entgleisungsdetektoren noch nicht gelöst ist, wurde das Projekt vorläufig zurückgestellt.

Infolge der von der UIC durchgeführten Prüfungen, mit denen die Stelle, an der die Entgleisungsdetektoren anzubringen sind, der Ansprechwert und der Einfluss des Zustandes der Infrastruktur ermittelt werden konnte, wurde übereingekommen, dass

- die Schweiz auf den Hersteller einwirken wird, in Abstimmung mit der UIC Versuche mit 6,5 g durchzuführen, um Erfahrungen über die Signifikanz geringer Fehlauflösungen zu gewinnen,
- vor der Ausrüstung ganzer Flotten durch Tests sichergestellt sein muss, dass die Entgleisungsdetektoren auch bei hohen Geschwindigkeiten zuverlässig auslösen,
- es Aufgabe der Industrie ist, auf der Basis bestehender elektronischer Systeme (z.B. Tele-

matik) Lösungen für die elektronische Entgleisungsdetektion zu suchen,

- die Arbeitsgruppe eng in die Entwicklung elektronischer Entgleisungsdetektoren eingebunden werden sollte, um dem RID-Fachausschuss eine Empfehlung abgeben zu können,
- die Arbeitsgruppe den RID-Fachausschuss rechtzeitig darüber in Kenntnis setzt, wenn der vorgesehene Termin für die Aufnahme von entsprechenden Vorschriften in das RID nicht eingehalten werden kann.

Maßnahmen zur Verhinderung und Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen

Das von Frankreich vorgeschlagene Lastenheft für Überpufferungsschutzeinrichtungen, dessen Ziel darin besteht, größere Umbauten an den Wagen zu vermeiden, das Risiko des Personals im "Berner Raum" nicht zu erhöhen, die Länge der Wagen nicht zu verändern und Beeinträchtigungen anderer Wagen bei Kurvenfahrten zu verhindern, wurde von der Arbeitsgruppe angenommen. Der RID-Fachausschuss wird sich mit der Frage der Gleichwertigkeit dieser Einrichtung im Vergleich zu anderen bereits angenommenen Maßnahmen befassen müssen. Die UIC wurde gebeten, ein Lastenheft betreffend die Typenzulassung hinsichtlich der Kompatibilität mit anderen Überpufferungsschutzeinrichtungen zu erstellen, auf das im Regelwerk verwiesen werden könnte.

Bezüglich der Infragestellung der Anwendbarkeit der Prüfmethode der Norm EN 13094 für Sandwich-Cover für Tankböden durch den Vertreter Frankreichs, wurde vereinbart, dass die Vertreter Frankreichs und Deutschlands versuchen werden, eine besser geeignete Prüfmethode zu finden.

Im Entwurf eines Antrags an die Gemeinsame Tagung beantragte der Vertreter Belgiens, für Tankcontainer Maßnahmen vorzuschreiben, die den für Kesselwagen beschlossenen Vorschriften für Überpufferungsschutzeinrichtungen bzw. für die Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen gleichwertig sind. In der nachfolgenden Diskussion wurde über folgendes übereingekommen:

- Die Betrachtung darf nicht auf Tankcontainer des europäischen Landverkehrs begrenzt werden, sondern muss auch die ortsbeweglichen Tanks erfassen. Da bereits heute Erleichterungen für ortsbewegliche Tanks der UN vorgesehen sind, die nicht für den Eisenbahnverkehr verwendet

werden, könnten weitere eisenbahnspezifische Anforderungen im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses behandelt werden.

- Das Rahmenwerk eines Tankcontainers kann wegen der Intermodalität dieses Beförderungsmittels nicht verändert werden.
- Es können nur die Schutzmaßnahmen geprüft werden, die sich auf den Tank beziehen. Die Maßnahmen, die sich auf den Wagen beziehen, können nicht zur Anwendung gelangen, da mit Container-Tragwagen alle Arten von Gütern befördert werden können.
- Eventuell kann durch die Positionierung von Gefahrgut-Tankcontainern in der Mitte von Tragwagen ein Sicherheitsgewinn erzielt werden, sofern dies möglich ist. Wegen der erheblichen betrieblichen Auswirkungen muss diese Frage aber zuvor intensiv mit der UIRR (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) und der UIC diskutiert werden.
- In die Betrachtungen sollten auch die unterschiedlichen Massen von Kesselwagen und Tankcontainern, die Bauart der Tankcontainer (Rahmenwerk) und die Tatsache einbezogen werden, dass Tankcontainer nur horizontale Kräfte und wegen der Art der Befestigung auf den Tragwagen keine vertikalen Kräfte aufnehmen können.
- Es ist zu prüfen, ob sich ein Sicherheitsvorteil dadurch ergibt, dass Tankcontainer in erster Linie in Ganzzügen mit geringerem Rangieraufwand befördert werden. In diesem Zusammenhang sind Unfälle mit Tankcontainern und die Verkehrsleistungen von Tankcontainern zu betrachten.

Telematik

Im Rahmen dieses Themas wurden die Teilnehmer eingeladen, an einer Informationsveranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Thema "Erhöhung der Beförderungssicherheit und die Sicherung gegen missbräuchliche Verwendung durch technische und logistische Maßnahmen" im Rahmen der Messe "transport logistic" in München teilzunehmen. Darüber hinaus wurden sie über das EU-Projekt MITRA (**M**onitoring and **I**ntervention for the **T**ransportation of Dangerous Goods – Überwachung und Eingreifen bei der Beförderung gefährlicher Güter) unterrichtet.

Tropfleckagen

Der Vertreter der Niederlande stellte einerseits einen Vorschlag für Kontrollvorschriften für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und andererseits einen Vorschlag für das Entleeren der Bedienungsausrüstung nach dem Befüllen oder Entleeren vor, um während der Beförderung auftretende Undichtheiten zu vermeiden.

In der nachfolgenden Diskussion wurden folgende Punkte angesprochen:

- Es handelt sich nicht um ein Problem, das nur die Eisenbahn betrifft. Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass der Eisenbahnverkehr grundsätzlich von anderen Verkehrsträgern abweicht, da zum einen im Eisenbahnverkehr mehrere Beteiligte eingebunden sind und zum anderen im Straßenverkehr oder in der Binnenschifffahrt kleinere Probleme schnell festgestellt und behoben werden können.
- Die Anzahl der festgestellten Undichtheiten sollten in Relation zur Beförderungsleistung gesetzt werden, um festzustellen, ob es sich wirklich um ein gravierendes Problem handelt.
- Es ist nicht bekannt, ob die festgestellten Undichtheiten aus einem schlechten Zustand der Verschlüsse oder aus falscher Bedienung resultieren. Sollte es sich in erster Linie um technische Probleme handeln, könnten diese tatsächlich im RID geregelt werden. Probleme, die aus Nachlässigkeiten des Personals resultieren, müssten jedoch anderweitig gelöst werden.

Der Vertreter der Niederlande wird einen neuen Antrag unterbreiten.

Berichte über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 RID

Der Vertreter Schwedens stellte einen Bericht über einen Unfall vor, bei dem ein mit 770 Tonnen Chlor beladener Ganzzug mit 12 Kesselwagen mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h auf einen Prellbock geprallt und teilweise entgleist ist. Er ergänzte, dass der Umstand, dass kein Gefahrgut ausgetreten ist, auf das Vorhandensein von Crash-Puffern und Schutzschilden zurückzuführen sei.

Die Arbeitsgruppe wurde ausserdem über einen Zwischenfall in den Niederlanden unterrichtet, der das

Problem der Verteilung der Verantwortlichkeiten aufwirft, da die Ursache dieses Zwischenfalles auf menschliches Versagen bei der Kontrolle des Materials zurückzuführen ist. Der Vertreter Deutschlands erinnerte daran, dass eine detaillierte Zuweisung von Pflichten in jedem einzelnen Staat erfolgen müsse, um denjenigen bestrafen zu können, der unmittelbar hätte eingreifen können. Nach seiner Ansicht reicht es nicht aus, Kontrollen während der Beförderung durchzuführen. Es müssten darüber hinaus am Abgangsort und am Empfangsort Kontrollen auf Einhaltung der Pflichten durchgeführt werden. Er plädiert dafür, Lösungen nicht nur in der Fortschreibung der Vorschriften, sondern auch in der Verbesserung der Kontrollpraxis zu suchen. Die Arbeitsgruppe vertrat einhellig die Auffassung, dass für die Durchführung von Kontrollen auch genügend finanzielle Mittel bereitgestellt werden müssen.

Nächste Tagung: April 2006.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 3./4. Mai 2005

Nach dem von der WP.15/ADR bekundeten „Mangel an Begeisterung“ (s. Zeitschrift 4/2004, S. 81) hinsichtlich der Schaffung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe im Rahmen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR hat die Teilnahme an dieser 3. Tagung nochmals markant abgenommen (lediglich 5 Regierungen und 2 internationale Organisationen). Es handelte sich jedoch um die Regierungen, die bereits Risikoanalysen durchführen, um unter anderem den Beweis der Notwendigkeit der von ihnen im Bezug auf Beförderungseinschränkungen getroffenen Maßnahmen zu erbringen (s. Zeitschrift 4/2004, S. 79).

Die Arbeitsgruppe prüfte den von Deutschland auf der Grundlage der bestehenden Verfahren erarbeiteten Entwurf eines Leitfadens für die Durchführung von Risikoanalysen. Es wurde übereingekommen, dass dieser überarbeitete Entwurf dem RID-Fachausschuss zur Genehmigung übermittelt wird. Diesem wird es auch obliegen, sich zur eventuellen Fortführung der Arbeiten der Arbeitsgruppe zu äußern, welche die Schaffung einer Plattform für einen Erfahrungsaustausch sowie eines Forschungsprojektes beinhalten könnte, das darauf abzielt, die Systeme sowohl zur qualitativen als auch quantitativen Risikoanalyse auf der Grundlage konkreter

Szenarien im Hinblick auf ihre Vereinheitlichung miteinander zu vergleichen.
(Übersetzung)

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 2. Oktober 2003

Entsprechend den „Allgemeinen Bedingungen für den kombinierten Verkehr“ verpflichten sich die Kombi-Verkehrsunternehmen, die Mitglieder der UIRR sind¹, auf Grund des Vertrages zur Durchführung eines kombinierten Verkehrs, die von ihren Kunden übergebenen Straßenfahrzeuge auf die Eisenbahnwagen zu verladen, sie als Fracht zu befördern und zu entladen². Wenn die Kombi-Verkehrsunternehmen auf Grund ihrer vertraglichen Verpflichtungen in Anspruch genommen werden, unterliegt ihre Haftung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM^{3,4}.

Vgl. Artikel 36 § 3 und Artikel 37 § 2 CIM⁵

Das Gericht wird mit der Berufung befasst, welche die Novatrans AG gegen das vom Tribunal de commerce (Handelsgericht) Paris am 14. Juni 2001 gefällte Urteil eingelegt hat. In der Streitsache zwischen ihr und der

1 Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

2 Artikel 1.2.1 der Allgemeinen Bedingungen für den kombinierten Verkehr

3 Artikel 6.1.1 der Allgemeinen Bedingungen für den kombinierten Verkehr

4 Im Originaltext wird der Titel „Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer“ („Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“), CIM, zitiert, was nicht korrekt ist, da dieses Übereinkommen mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, dessen Anhang B die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM bilden, außer Kraft getreten ist – s. Artikel 24 § 2 COTIF.

5 Vertragliche Anwendung auf Grund einer Verweisung der Allgemeinen Bedingungen für den kombinierten Verkehr, s. Fußnote 3; s. im Übrigen die Veröffentlichung in der „Revue de droit uniforme“, Rome, No 2004-1, S. 221-223

Logistra GmbH sowie den Versicherungsgesellschaften AGF Mat und AXA Global Risks, einerseits, und der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), andererseits,

- erklärte das Gericht die Klage der Logistra GmbH und der Gesellschaften AGF Mat und AXA Global Risks für zulässig,
- verurteilte es die Beklagte zur Zahlung von FF. 32'664,60, entsprechend Euro 4'979,69, an die Versicherungsgesellschaften und FF. 10'000.-, entsprechend Euro 1'524,49, an die Logistra GmbH,
- wies es den Antrag der SNCF auf Nichtzulässigkeit auf Grund der Verjährung und den Antrag der Novatrans AG auf Gewährleistung der SNCF ab.

...

Die Logistra GmbH, die vom Empfänger des Gutes, der Gesellschaft Rizerie Franco Americaine et Coloniale, mit der Beförderung von 26'300 Kg Langreis in loser Schüttung von Italien nach Frankreich beauftragt wurde, griff für die Beförderung von Modane (Italien) nach Noisy-le-Sec (Frankreich) auf das Kombi-Verkehrsunternehmen Novatrans AG zurück, die ihrerseits die SNCF mit der Eisenbahnbeförderung beauftragte.

Die Novatrans AG hat am 22. Januar 1999 bei der Ankunft des von ihr im Auftrag der Logistra GmbH beförderten Containers im Bahnhof von Noisy-le-Sec die folgenden Vorbehalte eingetragen, die sinngemäß in den am 27. Januar 1999 von der SNCF erstellte Tatbestandsaufnahme übernommen wurden: „Bei Ankunft des Wagens erfolgte Feststellungen: Dom teilweise geöffnet (bei Abfahrt schlecht verschlossen), Feuchtigkeitsspuren auf dem Gut (Reis in loser Schüttung), keine Haftung der Novatrans AG“.

Der Sachverständige, Herr T. Leclercq, hat auf Antrag des CESAM am 5. Februar 1999 ein Gutachten erstellt, in dem er feststellt, dass bei der Übernahme durch die Novatrans AG kein Vorbehalt in Bezug auf den äußeren Zustand des Containers geäußert wurde. Er schließt daraus, dass diese „durch ihre Vorbehalte vom 22. Januar 1999 de facto anerkennt, dass die Ladung durch die Öffnung eines Doms im Verlauf der Beförderung beschädigt wurde, während sie für den Container voll verantwortlich war“.

Die Logistra GmbH sowie die Versicherungsgesellschaften AGF Mat und AXA Global Risks haben

die Novatrans AG beim Tribunal de commerce de Paris am 21. Januar 2000 verklagt, um auf der Grundlage des Sachverständigengutachtens und des Artikels 36 des Übereinkommens von Bern⁶, der so genannten CIM, Ersatz des durch die festgestellte Beschädigung des Gutes entstandenen Schadens zu erhalten.

Die Novatrans AG reichte am 27. Januar 2000 eine Gewährleistungsklage gegen die SNCF ein, um alle Ansprüche auf der Grundlage der gegen sie gegebenenfalls auszusprechenden Urteile abzudecken.

Unter diesen Umständen behauptet die Berufungsklägerin zu Recht, dass die Aktivlegitimation der Versicherungsgesellschaften AGF Mat und AXA Corporate Solutions Assurances nicht bewiesen ist; sie sind tatsächlich, wie auch die Logistra GmbH, nicht in der Lage, den mit ihrer Versicherten geschlossenen Versicherungsvertrag vorzulegen; darüber hinaus erwähnt der am 8. April 1999 erfolgte Gläubigerwechsel betreffend einen Betrag in Höhe von FF. 42'664,60 die „in dem Vertrag Nr. 13021 aufgeführten Versicherungsgesellschaften“ nicht, wobei zu bemerken ist, dass keine Informationen über diesen Vertrag zur Verfügung gestellt wurden; schließlich, dass kein anderes Dokument die Versicherer der Logistra GmbH für den Schaden erwähnt, der Gegenstand dieses Rechtsstreits ist.

Hinsichtlich der Klage der Logistra GmbH gegen die Novatrans AG, die deren Aktivlegitimation in Bezug auf den Schadenersatz, den die Logistra GmbH auf FF. 10'000.-, entsprechend Euro 1'524,49, geschätzt hat, nicht abstreitet, kann festgestellt werden:

- Die „Allgemeinen Bedingungen für den kombinierten Verkehr“, welche die Parteien bezüglich des internationalen Regimes binden, dessen Anwendung nicht in Frage gestellt wird,
 - sehen einerseits vor, dass „auf Grund des Vertrages zur Durchführung eines kombinierten Verkehrs, die Unternehmen, die Mitglieder der UIRR sind, sich verpflichten, das Verladen auf Eisenbahnwagen, die Eisenbahnbeförderung und das Entladen der von ihren Kunden übergebenen Straßenfahrzeuge – beladen oder leer - zu organisieren“ (Artikel 1.2.1),
 - sehen andererseits vor, dass „wenn die Kombi-Verkehrsunternehmen auf Grund

ihrer vertraglichen Verpflichtungen gemäß Artikel 1.2.1 in Anspruch genommen werden, deren Haftung den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr⁷ (CIM) unterliegt“ (Artikel 6.1.1),

- sehen schließlich vor, dass die „Kombi-Verkehrsunternehmen für Schäden, samt jener, die Dritten zugefügt wurden (einschließlich der Eisenbahn), nicht haftbar gemacht werden können, wenn diese auf einen Mangel des beförderten Fahrzeugs zurückzuführen sind“ (Artikel 6.2.1);
- der entstandene Schaden, nämlich die Feuchtigkeit des Reises, ist auf eine mangelhafte Verriegelung des Container-Doms zurückzuführen;
- auch wenn die Novatrans AG - wie von ihr vorgetragen - für das Ver- und Entladen des Containers auf den Eisenbahnwagen verantwortlich ist, wurde nicht bewiesen, dass sie in der Lage war, die Verriegelung des Containers, die dem mit dem Verladen des Reises betrauten Absender oblag, zu prüfen, so dass das Fehlen eines Vorbehaltes anlässlich des Verladens ihr nicht vorgeworfen werden kann.

Auf Grund dessen ist die Klage der Logistra GmbH abzuweisen.

...

Aus diesen Gründen

bestätigt das Gericht das erstinstanzliche Urteil bezüglich der Kosten, hebt es im Übrigen auf und erklärt in einem neuerlichen Urteil die Klagen der Versicherungsgesellschaften als unzulässig, weist die Klage der Logistra GmbH auf Schadenersatz ab und erklärt, dass demzufolge keine Haftungsübernahme seitens der SNCF zu erfolgen hat.

...

[Nebenentscheidung]

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

6 s. Fußnote 4

7 s. Fußnote 4

Sonstige Informationen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

Bad Homburg, 21./22. April 2005

Am 21. und 22. April 2005 veranstaltete die VDV-Akademie gemeinsam mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) in Bad Homburg ein Seminar zum Thema „Das neue COTIF-Übereinkommen, Auswirkungen des neuen internationalen Frachtrechts auf die Güterbahnen“. Die Veranstaltung bot dem Sekretariat der OTIF die Gelegenheit, dass COTIF 1999 darzustellen und in der Diskussion auf eine Reihe von Problemen einzugehen, die mit dem Inkrafttreten für nur einen Teil der Mitgliedstaaten der OTIF verbunden sind. Die Veranstaltung war sehr gut besucht und unterstrich einmal mehr die Notwendigkeit einer ausreichenden Information der interessierten Benutzerkreise.

Für die zweite Jahreshälfte 2005 plant die VDV-Akademie ein Schwerpunktseminar zum Thema „Wagenrecht“.

Rail Cargo Information Netherlands

Rotterdam, 24. Mai 2005

Rail Cargo Netherlands veranstaltete zur Information ihrer Kunden ein Seminar über das COTIF 1999 und die dadurch eintretenden rechtlichen Neuerungen im Eisenbahntransportbereich. Dieses Seminar war mit rund 80 Teilnehmern sehr gut besucht und bot dem Sekretariat der OTIF eine weitere Möglichkeit zur Darstellung des COTIF 1999. Auch dieses Seminar zeigte die große Nachfrage nach Information aus erster Hand und stieß auf reges Interesse, das zu einer belebten Diskussion führte.

Internationale Vereinigung der Anschlussgleisbenützer (IVA)

Bonn, 9. Juni 2005

Aus Anlass ihrer jährlichen Generalversammlung veranstaltete die IVA unter dem Titel „Cargo Rail Europe“ ein „Forum Privatgüterwagen“, bei dem ein Vertreter des Sekretariats der OTIF Gelegenheit hatte,

unter dem Titel „Gesetzliche Grundlagen heute und morgen“ das neue Wagenrecht auf Grund des COTIF 1999 darzustellen. Die Podiumsdiskussion und die rege Beteiligung der zahlreich erschienen Teilnehmer an dieser Veranstaltung, bewiesen einmal mehr das große Interesse an diesem Thema.

Internationale Sommerakademie 2005

„Zug um Zug für Europa“

Sopron (Ungarn), 23.-26. Juni 2005

Die mittlerweile 15. Internationale Sommerakademie fand Ende Juni 2005 unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Spera, Geschäftsführer der LOGOTRANS GmbH statt. Vertreten waren Eisenbahnxperten aus neun Nationen. Darunter befanden sich Vertreter von internationalen Einrichtungen, Eisenbahn-, Versicherungs-Logistikunternehmen, internationalen Consultants und Universitäten. Die OTIF war durch den Generaldirektor vertreten, der einen Vortrag über Chancen und Risiken der Eisenbahnen in Eurasien hielt. Weitere Vortragsthemen waren die „Hamburg-Regeln“, die Perspektiven logistischer Prozesse in einer globalisierten Umwelt, Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den grenzüberschreitenden Straßen-Güterverkehr, die europäische Binnenschifffahrt und die Leistungsbeziehung des Gütertransports insbesondere im Verhältnis zu seinen Nutzern. In den fachlich intensiven dreitägigen Diskussionen tauschten sich die knapp 40 Teilnehmer über die gegenwärtig bestehenden und sich in der Zukunft ergebenden Handlungsoptionen auf politischer und privatwirtschaftlicher Ebene aus, die zu einer Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors bzw. der Optimierung seiner Leistungsfähigkeit dienen können. Dabei konnten vielfältige Erkenntnisse darüber gewonnen werden, dass schon mit bereits zur Verfügung stehenden Handlungsmöglichkeiten deutliche Fortschritte in diese Richtung erzielt werden könnten. Die Teilnehmer waren sich aber auch darüber einig, dass es für die Eisenbahnen zunehmend wichtiger wird, weiter vorausschauende Analysen über die Entwicklung z.B. auch in Russland und China durchzuführen, um die sich aus diesen ergebenden Marktzutrittschancen besser nutzen zu können. Da es sich bei den Teilnehmern durchweg um Multiplikatoren handelt, die die gewonnene Erkenntnisse in ihren jeweiligen Wirkungskreisen wiederum weiter tragen können, bestand Einigkeit, dass die gewählte Veranstaltungsform eine sinnvolle Ergänzung des üblichen, internationalen Kongressgeschehens darstellt.

Bücherschau

Wittenberg/Heinrichs/Mittmann/Zwanziger, *Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)*, TZ-Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 2004, ISBN 3-7771-0313-6

Dieser Kommentar zum Deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993, nach dem Stand der Änderung durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 vom 29. Dezember 2003, beginnt mit einer kurzen geschichtlichen Darstellung der Entwicklung, die zu diesem Gesetz geführt hat. Daran schließt sich eine knapp 20-seitige Übersicht über die Entwicklung im europäischen Eisenbahnrecht mit einem Ausblick auf das 2. und das 3. Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission, die im Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Kommentars noch nicht beschlossen waren.

Die eigentliche Kommentierung des AEG gibt die amtliche Begründung gemäß der jeweiligen Bundestagsdrucksache wieder und ergänzt diese durch weitere Erläuterungen. Die Zuständigkeiten der Aufsichts- und Genehmigungsbehörden nach § 5 AEG werden in Form einer Tabelle übersichtlich dargestellt. Die Kommentierung des AEG wird ergänzt durch den Abdruck einer Reihe weiterer Rechtsvorschriften mit amtlicher Begründung. Es handelt sich um

- das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes,
- die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung,
- die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung,
- die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung,
- die Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung und
- die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

Über den Abdruck der amtlichen Begründung hinausgehende Erläuterungen finden sich nur zur Eisenbahnbetriebsleiterverordnung vom 7. Juli 2000.

Die praktische Benützung des Kommentars wird durch ein Inhaltsverzeichnis, ein Abkürzungsverzeichnis und ein Sachregister erleichtert.

Der Kommentar wendet sich an die im Eisenbahnbereich tätigen Personen in den Eisenbahnunternehmen und in den Aufsichtsbehörden sowie an Sachverständige in den Bereichen Bahnbau- und Schienenfahrzeugindustrie und ist nicht nur für Juristen von großem Interesse.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3077/2005, p. 265/266 – CMR. Interprétation « maison » (M. Tilche)

Idem, n° 3086/2005, p. 415/416 – Prescription. L'effet du dol (M. Tilche)

Idem, n° 3087/2005, p. 438/439 – CMR : vice d'emballage (jurisprudence)

CIT Info, Berne, N° 3/2005, p. 2/3 – La responsabilité du transporteur ferroviaire international en cas de décès ou blessure de voyageurs : examen du régime issu de la COTIF (1999) et de celui envisagé par la Proposition de Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux / Die Haftung des Beförderers im internationalen Personen-Eisenbahnverkehr : Ein Vergleich der Regelung gemäß COTIF (1999) und gemäß Vorschlag für eine Verordnung der Europäischen Union / The liability of international carriers by rail for the death of or injury to passengers : a comparative examination of the regimes under COTIF (1999) and the proposed European Union Regulation on International Rail Passengers' Rights and Obligations (J.-L. Dufournaud)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N°2/2005, p. 161-173 – A comparative law study of the relationship between the obligations of sea carriers and the exceptions (M.L. Hendrikse/N.J. Margetson); p. 189-193 – Limitation of liability and breaking limitation in maritime law (C. Breitzke)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 4/2005, S. 30-34 – Klärwerk. Die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN konnte im März eine Reihe von Detailfragen klären, was das Leben in der Praxis vielfach wesentlich vereinfachen wird (J. Conrad)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT),

Rouen, N° 42/2005, p. 1-6 – La Convention de Montréal relative au transport aérien international (V. Bailly-Hascoët)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2005, S. 133-138 – Globale Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt – Empfiehlt sich eine Revision der CLNI? (B. Czerwenka)

Idem, Nr. 5/2005, S. 177-181 – Unbeschränkte Haftung des Luftbeförderers nach dem Montrealer Übereinkommen 1999? (I. Koller); S. 182-185 – Carrier's Liability in Cross-Border Air Cargo Substitute Transportation (M. Clarke); S. 185-189 – Neuauslegung des Art. 1 Abs. 5 CMR? (S. Rogov); S. 189-203 – § 656 Abs. 2 Satz 2 HGB und das überkommene Rechtsinstitut der Skripturhaftung. Ein Beispiel für die Inkompatibilität von internationaler Rechtsvereinheitlichung und nationalen Rechtsinstituten (H.A. Giermann); S. 203-206 – Der Teilstreckenvertrag beim Multimodal-Vertrag (J.F. Bartels)

Idem, Nr. 6/2005, S. 225-228 – Aktivlegitimation und Regressverfolgung in Deutschland dargestellt am Beispiel der CMR (K.-H. Thume); S. 229-233 – Aktivlegitimation und Regressvoraussetzungen betreffend transport- und versicherungsrechtliche Ansprüche nach österreichischer Rechtslage und Rechtsprechung (W. Walch)