



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2006

114. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

De facto Anwendung

Belgien, S. 35

Organe der OTIF

8. Generalversammlung

Bern, 6./7.9.2006, S. 35

Fachausschuss für technische Fragen

s. „Technik“

Gefährliche Güter

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

Genf, 8.-12.5.2006, S. 40

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

Genf, 3.-11.7.2006, S. 42

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 11.-15.9.2006, S. 45

Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige

Leipzig, 29./30.8.2006, S. 48

Technik

Nationale Fahrzeugregister (NVR) und Roll- materialregister (RRS)

Teilnahme der OTIF an der ERA-Arbeitsgruppe
Lille, 3.5. und 28.6.2006, S. 48

Expertensitzung der OSSHD Kommission V: Infra- struktur und Fahrzeuge.

Thema Nr. 1: "Fahrzeugsbegrenzungsprofile im interoperablen internationalen Eisenbahnverkehr"

Warschau, 20.-22.6.2006, S. 51

Fachausschuss für technische Fragen

1. Sitzung – Bern, 4.-6.7.2006 – S. 51

Rechtsprechung

Cour d'Appel d'Aix-en-Provence - Urteil vom 19.10.2005 -
Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden - S. 54

Bücherschau

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz, Becksche Kurzkommentare,
7., neu bearbeitete Auflage, S. 54

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische
Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und
internationalen Vorschriften, 20. Ergänzungslieferung, Stand
1.5.2006, S. 55

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte
Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im
Eisenbahnwesen, S. 55

**Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:**

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
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

3/2006

114. Jahrgang – Juli - September

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

De facto Anwendung

Belgien

Mit dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 und damit des COTIF 1999 ist die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem Inkrafttreten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben, ausgesetzt.

Diese Aussetzung hat keine Wirkung für Mitgliedstaaten, die, ohne ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt zu haben, dem Sekretariat mitgeteilt haben, dass sie die von der 5. Generalversammlung beschlossenen Änderungen anwenden (de facto Anwendung, s. Art. 20 § 3 Abs. 2 COTIF 1980).

Solche Erklärungen haben bisher die Ukraine (s. Zeitschrift 3/2005, S. 37) und Griechenland (s. Zeitschrift 2/2006, S. 22) abgegeben.

Am 17. Juli 2006 hat außerdem Belgien erklärt, dass es – um die Aussetzung der Anwendung der Einheitlichen

Rechtsvorschriften CIV und CIM zu vermeiden – bis zur Ratifizierung des Protokolls von Vilnius die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM in der durch das Protokoll von Vilnius geänderten Fassung de facto anwenden wird.

Organe der OTIF

8. Generalversammlung

Bern, 6./7. September 2006

Die 8. Generalversammlung der OTIF wurde am 6./7. September 2006 in Bern abgehalten. Die schnelle Folge der 8. Generalversammlung auf die 7., die am 23./24. November 2005 stattfand, ist eine Auswirkung des Inkrafttretens des Protokolls von Vilnius (1999) mit seiner Anlage, dem COTIF 1999, am 1. Juli 2006. Während die Generalversammlung gemäß COTIF 1980 nur alle fünf Jahre durchzuführen war und gemäß COTIF 1999 alle drei Jahre durchgeführt wird, war es nach dem Protokoll von Vilnius erforderlich, die erste Generalversammlung auf der Grundlage der Neufassung der Konvention innerhalb von sechs Monaten nach deren Inkrafttreten einzuberufen. Der Generalsekretär der OTIF hat sich aus mehreren Gründen mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses dazu entschlossen, die 8. Generalversammlung bereits neun Wochen nach Inkrafttreten des COTIF 1999 einzu-

berufen, da auf der Basis der neuen Konvention grundlegende Entscheidungen für die Organisation und ihre weiteren Aktivitäten getroffen werden mussten.

Es waren 34 der 42 Mitgliedstaaten der OTIF an der Generalversammlung vertreten. Als Beobachter waren Vertreter von Indien und Aserbaidschan anwesend. Die Europäische Gemeinschaft und vier nichtstaatliche internationale Verbände nahmen ebenfalls an der Generalversammlung mit beratender Stimme teil. Der stellvertretende Generaldirektor des Weltpostvereins war bei der Eröffnungssitzung zugegen und richtete an die Teilnehmer eine Grussadresse.

Die 8. Generalversammlung befasste sich mit Grundsatzangelegenheiten, die sich aus dem Inkrafttreten der Neufassung der Konvention für organisatorische Fragen, im Hinblick auf den seit 1999 wiederum entstandenen Änderungsbedarf der Konvention und ihrer Anhänge sowie für Budgetfragen und die Rechnungsführung ergaben. Insbesondere im finanziellen Bereich erfolgen für die Organisation und ihre Mitgliedstaaten grundlegende Änderungen, da nach der Neufassung ein anderes Verfahren für die Beitragserhebung bei den Mitgliedstaaten gilt. Nachdem bisher 33 der insgesamt 42 Mitgliedstaaten die Neufassung der Konvention ratifiziert oder sie angenommen haben, bzw. ihr beigetreten sind, wird es – jedenfalls in der näheren Zukunft – Mitgliedstaaten geben, die ihre Beiträge nach den bisherigen Finanzierungsregelungen (COTIF 1980) und solche, die ihre Beiträge nach den Regelungen der Neufassung der Konvention (1999) leisten werden. Ohne Gegenmaßnahmen würden sich dadurch für die Organisation nicht nur erhebliche Mindereinnahmen ergeben, sondern auch die Anteile der Mitgliedstaaten, die bisher nicht ratifiziert haben, im Vergleich zu denen, die diesen Schritt bereits vollzogen, zu einem deutlichen finanziellen Ungleichgewicht hinsichtlich der finanziellen Beiträge zum jeweiligen Haushalt der Organisation führen.

Neben den Entscheidungen über das zukünftige Beitragsregime, die von zentraler Bedeutung sind, wählte die 8. Generalversammlung für eine Amtszeit von drei Jahren einen neuen Verwaltungsausschuss. Nach den Regelungen der Neufassung der Konvention ist dieser wegen des Anstiegs der Gesamtzahl der Mitgliedstaaten von bisher 12 auf 14 Mitgliedstaaten erweitert. Außerdem verlor die Schweiz den ihr nach der bisherigen Fassung der Konvention zustehenden ständigen Sitz im Verwaltungsausschuss. Die Generalversammlung legte außerdem die Höchstbeträge fest, die die Ausgaben der Organisation in den Jahren 2007 bis 2012 nicht überschreiten dürfen. Diese Entscheidung hat deswegen Leitfunktion, weil der jeweilige

Jahreshaushalt der Organisation vom Verwaltungsausschuss als oberstem Entscheidungsorgan der OTIF zwischen den Sitzungen der Generalversammlung festgelegt wird.

Entgegen den ursprünglichen Planungen konnte der Beitritt der Europäischen Gemeinschaften (EG) zum COTIF durch die Genehmigung der im Jahre 2003 ausgehandelten Beitrittsvereinbarung noch nicht abgeschlossen werden. Die Generalversammlung beauftragte den Generalsekretär, die Beitrittsverhandlungen mit der EG fortzuführen, um die Beitrittsvereinbarung durch eine passende Entkoppelungsklausel zu ergänzen. Die Möglichkeit des Beitritts von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration wurde mit der Neufassung der Konvention geschaffen, ohne den Vorschriften der EG im Falle konkurrierender Regelungen den Vorrang einzuräumen. Artikel 3 COTIF 1999, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre internationale Zusammenarbeit grundsätzlich in der OTIF zu konzentrieren, garantiert denjenigen Mitgliedstaaten, die zugleich auch Mitglieder der EG oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sind, lediglich, dass ihre Verpflichtungen als Mitglieder der EG oder als Vertragsstaaten des EWR durch ihre Verpflichtung zur Zusammenarbeit innerhalb der OTIF unberührt bleiben.

Die Beschlüsse sind im Einzelnen aus dem nachstehend abgedruckten Schlussdokument zu ersehen.

Schlussdokument

1. In Anwendung des Artikels 6 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll von Vilnius) tagte die 8. Generalversammlung am 6. und 7. September 2006 in Bern.
2. An der Generalversammlung nahmen teil:
 - 2.1 **34 der 42 Mitgliedstaaten**
 Deutschland, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Iran, Irland, Italien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Marokko, Norwegen, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Vereinigtes Königreich, Serbien, Slowakische Republik, Slowenien, Schweden, Schweiz, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei;

- 2.2 **2 Staaten mit Beobachterstatus**
Aserbaidshans, Indien
- 2.3 **1 supranationale Organisation**
Europäische Gemeinschaft (EG)
- 2.4 **4 internationale Verbände**
Internationaler Verband der Tarifeure (IVT)
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und
Infrastrukturgesellschaften (CER)
Internationaler Eisenbahnverband (UIC)
3. Gemäß Artikel 8 der Geschäftsordnung besorgte
der Generalsekretär die Sekretariatsgeschäfte.
4. Die **Generalversammlung** wählte
als Vorsitzenden:
Hr. Mahmoud Ben Fadhl (Tunesien)
als ersten stellvertretenden Vorsitzenden:
Hr. Pierre-André Meyrat (Schweiz)
und
als zweite stellvertretende Vorsitzende:
Fr. Brigit C.M. Gijbers (Niederlande)
5. Die Generalversammlung setzte die nachstehen-
den Ausschüsse ein und bestellte sie wie folgt:
- 5.1 **Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten**
Vorsitzender:
S.D. Prinz Stefan von Liechtenstein, Botschafter
Liechtensteins
Stellvertretende Vorsitzende:
Fr. Berit Falan (Norwegen)
Mitglieder:
Lettland, Iran, Schweden
- 5.2 **Redaktionsausschuss**
Vorsitzender:
Hr. Denis Huneau (Frankreich)
Co-Vorsitzende:
Hr. Thomas von Gäbler (Deutschland)
- Hr. Mike Franklyn
(Vereinigtes Königreich)
Mitglieder:
Belgien, Finnland, Österreich
6. Die Generalversammlung beriet auf Grund der
Geschäftsordnung in der von der 7. Generalver-
sammlung am 23. November 2005 angenomme-
nen Fassung, gültig ab 1. Juli 2006.
7. Die Generalversammlung
- 7.1 nahm ihre Tagesordnung an;
- 7.2 wies den Verwaltungsausschuss an,
- die sich für die künftigen Haushalte aus
der Anwendung von Artikel 26 § 3 erge-
benden Mindereinnahmen nach dem in
Artikel 26 § 1 und – gegebenenfalls - § 2
geregelt Verfahren auf die MS'99 zu
verteilen;
 - die Mindereinnahmen, die sich aus einer
eventuellen Anwendung von Artikel 6 § 7
des Protokolls von Vilnius ergeben, in der
gleichen Weise auf die MS'99 zu verteilen;
 - die von den Mitgliedstaaten zu leistenden
Vorauszahlungen in den Folgejahren unter
Verwendung des Prozentsatzes des jeweili-
gen Mitgliedstaates am Gesamtbeitrags-
aufkommen des jeweils zu veranschlagen-
den Jahres festzulegen und nach diesen
Prozentsätzen das Beitragsaufkommen aus
dem jeweils vorvergangenen Jahr zu
verteilen;
- 7.3 legte abweichend von Artikel 26 COTIF fest, von
den sich aus Artikel 6 § 7 des Protokolls von
Vilnius ergebenden Möglichkeiten, Beiträge für
Mitgliedstaaten während der drei Jahre, die auf
das Jahr des Inkrafttretens von COTIF 1999
folgen, nur in den Fällen Gebrauch zu machen, in
denen der sich aus der Berechnung nach
Artikel 26 ergebende Beitrag zu einer Erhöhung
um mehr als 100 % im Vergleich zu dem für das
Jahr 1999 gezahlten endgültigen Beitrag führen
würde. Vorher ist die zwischen den Haushalts-
jahren 1999 und 2006 eingetretene prozentuale
Steigerung der in den jeweiligen Haushalten
genehmigten Ausgaben der Organisation abzu-
ziehen. Für das Haushaltsjahr 2007 ist eine

Steigerungsrate von 3 % abzuziehen. Von der so errechneten Beitragsteigerung sind 50 % mit der Vorauszahlung für 2007 und weitere 25 % mit der Vorauszahlung für 2008 zu berechnen und anzufordern. Die Vorauszahlung für 2009 ist nach Artikel 26 COTIF 1999 zu berechnen.

stellte fest, dass Artikel 6 § 7 des Protokolls von Vilnius nicht anwendbar ist, wenn sich höhere Beiträge nur wegen des Verteilungsmechanismus betreffend die theoretischen Mindereinnahmen aus der Anwendung dieses Artikels ergeben;

- 7.4 beschloss grundsätzlich, dass alle Mitgliedstaaten eine Gesamtverantwortung dafür tragen, dass die Ausgaben der Organisation, die nicht durch sonstige Einnahmen gedeckt werden, von sämtlichen Mitgliedstaaten getragen werden;

wies den Verwaltungsausschuss nach Artikel 14 § 2 Buchst. d) COTIF an, für die MS'80 vom Haushaltsjahr 2007 an einen Kilometersatz festzulegen, der sicherstellt, dass der prozentuale Anteil der Beiträge der MS'80 demjenigen entspricht, den diese Mitgliedstaaten nach Artikel 26 COTIF 1999 zu erbringen hätten;

beauftragte in gleicher Weise den Verwaltungsausschuss, die sich aus der Anwendung von Artikel 6 § 7 des Protokolls von Vilnius theoretisch ergebenden Mindereinnahmen der Organisation durch entsprechende Erhöhung der Beiträge der MS'99 nach dem Berechnungsverfahren des Artikels 26 soweit wie möglich auszugleichen. Ausgenommen hiervon werden die Mitgliedstaaten, auf die Artikel 26 § 3 COTIF 1999 Anwendung findet;

beschloss, dass tatsächlich verbleibende Mindereinnahmen für die Organisation, die trotz dieser dem Verwaltungsausschuss durch die Generalversammlung gegebenen Richtlinien verbleiben, gemäß Artikel 15 § 1 Buchst. a) der Finanz- und Buchführungsordnung aus dem Reservefonds ausgeglichen werden;

- 7.5 beauftragte den Generalsekretär, den von der 7. Generalversammlung betreffend das Dokument AG 7/4 gefassten Beschluss weiterhin umzusetzen und insbesondere mit der Europäischen Kommission mögliche offene Fragen auf technischer Ebene im Zusammenhang mit der Umsetzung der Anhänge F und G zu diskutieren, um praktische Lösungen zu finden - zum Beispiel Einrichtung der Datenbank für Rollmaterial, Notifizierung der nationalen Regelungen, Fahr-

zeughaltermarkierung. Falls offene Fragen in Verbindung mit anderen Anhängen festgestellt werden, sind diese auf entsprechender Ebene zu behandeln, um praktische Lösungen zu finden. Dies kann zu Treffen zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission und/oder zur Schaffung von entsprechenden Arbeitsgruppen führen. Ein zusammenfassender Bericht des Generalsekretärs zu diesen beiden Themen wird der nächsten Generalversammlung, die diese Themen behandeln wird, vorgelegt werden;

beauftragte den Generalsekretär, die Beitrittsverhandlungen mit dem Vertreter der Europäischen Gemeinschaft mit dem Ziel fortzuführen, es der Europäischen Gemeinschaft zu ermöglichen, dem COTIF 1999 so bald wie möglich beizutreten, wobei die Positionen der Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU sind, zu berücksichtigen sind. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte eine passende Entkoppelungsklausel in die Beitrittsvereinbarung aufgenommen werden, die vermeiden soll, dass EU-Staaten in einen Konflikt hinsichtlich ihrer Verpflichtungen bezüglich der beiden Systeme geraten könnten;

beauftragte den Generalsekretär, eine erneute Generalversammlung einzuberufen, sobald die erforderlichen Voraussetzungen dafür geschaffen sind, damit die Generalversammlung über die zwischen beiden Institutionen ausgehandelte Beitrittsvereinbarung abschließend entscheiden kann. Eine der dafür erforderlichen Voraussetzungen ist, dass die internen Entscheidungsprozesse der Europäischen Gemeinschaft bis zu einer solchen Tagung abgeschlossen sind. Der Verwaltungsausschuss wird beauftragt, das Vorliegen aller dafür erforderlicher Voraussetzungen festzustellen;

ersuchte die Mitgliedstaaten, die auch Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind, auf, alles zu unternehmen, um den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF 1999 zu erleichtern und zu beschleunigen;

ersuchte den Generalsekretär, die rechtlichen Folgen der Koexistenz verschiedener Arten von Mitgliedstaaten (MS, die das COTIF 1999 ratifiziert haben, MS, die zwar ratifiziert, jedoch erklärt haben, dass sie bestimmte Anhänge nicht anwenden werden, MS, die noch nicht ratifiziert haben) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission zu bewerten. Der Generalsekretär und die Kommission sollten ihren Organen angemessene Maßnahmen vorschlagen, um -

soweit wie möglich - negative Folgen für die Organisation und die Europäische Gemeinschaft zu vermeiden;

7.6 nahm Kenntnis vom Bericht des Verwaltungsausschusses über seine Tätigkeit in der Amtszeit zwischen der 7. und 8. Generalversammlung und billigte ihn;

7.7 bezeichnete für die nächste Amtszeit die folgenden Mitglieder des Verwaltungsausschusses sowie für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied:

Mitglied	Ersatzmitglied
Deutschland	Frankreich
Belgien	Luxemburg
Kroatien	Bosnien-Herzegowina
Spanien	Italien
Griechenland	Slowenien
Irland	Portugal
Liechtenstein	Monaco
Litauen	Lettland
Marokko	Tunesien
Norwegen	Schweden
Polen	Ukraine
Rumänien	Bulgarien
Syrien	Iran
Tschechische Republik	Slowakei;

bezeichnete Spanien als den Mitgliedstaat, welcher den Vorsitz des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit führt;

setzte das Datum, an dem die Amtszeit des gemäß Artikel 6 § 2 Buchst. b) COTIF 1980 bezeichneten Verwaltungsausschusses endet, wobei dieses Datum mit dem Beginn der Amtszeit der Mitglieder und Ersatzmitglieder des von ihr bezeichneten Verwaltungsausschusses übereinstimmt, auf den 1. Oktober 2006 fest. Die nächste Amtszeit des Verwaltungsausschusses wird somit auf den Zeitraum vom 1. Oktober 2006 bis 30. September 2009 festgesetzt;

7.8 setzte den Höchstbetrag, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode erreichen dürfen, für den Zeitraum 2007 bis 2012 wie folgt fest:

Die jährliche Zunahme der Ausgaben im Vorschlag der Organisation darf den aus dem Durchschnitt der in den Staaten der Euro-Zone und der Schweiz festgestellten Inflation gebildeten Index nicht überschreiten, wobei der theoretische Höchstbetrag der Ausgaben am Ende des Zeitraums von 6 Jahren auf sFr. 3'950'000.- festgesetzt wird;

7.9 wies den Generalsekretär nach Artikel 14 § 2 Buchst. d) COTIF 1999 an, die 9. Generalversammlung, nach Artikel 14 § 3, Satz 1, erste Alternative COTIF 1999 im September 2009 einzuberufen;

nahm zustimmend zur Kenntnis, dass zur Erfüllung ihrer Aufgaben aus Artikel 14 § 2 Buchst. c) COTIF 1999 die vom Generalsekretär nach Artikel 10 § 1 ihrer Geschäftsordnung vorzubereitende vorläufige Tagesordnung den Punkt „Wahl des Generalsekretärs für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012“ enthalten wird;

beschloss, dass höchstens drei Kandidaten die Gelegenheit haben sollen, ihre Bewerbungen persönlich der 9. Generalversammlung zu präsentieren;

wies den Verwaltungsausschuss nach Artikel 14 § 2 Buchst. d) COTIF 1999 an, bei einer Anzahl von mehr als drei Bewerbungen in einem dem Verwaltungsausschuss angemessen erscheinenden Verfahren eine begrenzte Liste von drei ausgewählten Kandidaten auf Grund der Erfüllung des Qualifikationsprofils und ihrer sonstigen Eignung zu erstellen und alle Vorbereitungen zu treffen, damit die drei am besten bewerteten Kandidaten sich der Generalversammlung zur Wahl stellen können;

beschloss, dass die Ausschreibung für den Dienstposten des Generalsekretärs neben den sich aus dem COTIF 1999 und dem Personalstatut des Sekretariats ergebenden Voraussetzungen die Bestimmung enthalten soll, dass nur solche Bewerbungen zulässig sind, die von Mitgliedstaaten eingereicht werden und Staatsangehörige eines Mitgliedstaates betreffen, die aber nicht notwendigerweise die Staatsangehörigkeit des vorschlagenden Mitgliedstaates haben müssen;

7.10 nahm Kenntnis von den Erläuterungen des Generalsekretärs, der fürchtet, dass die Lösung von der im Rahmen der UNO gefundenen Lösung abhängen wird, und den Erklärungen Sloweniens und Serbiens und bat den Generalsekretär die

Bemühungen fortzusetzen, um das Problem der Schulden Ex-Jugoslawiens zu lösen.

*

Eine Abschrift dieses von der Generalversammlung am 7. September 2006 angenommenen Schlussdokumentes wird vom Generalsekretär den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF und allen anderen Delegationen zugestellt.

Fachausschuss für technische Fragen

1. Tagung

Bern, 4.-6. Juli 2006

s. „Technik“

Gefährliche Güter

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

Genf, 8.-12. Mai 2006

29 Regierungen und 8 internationale staatliche oder nichtstaatliche Organisationen haben an den Arbeiten der 80. Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn J. Franco (Portugal) teilgenommen. Nachdem sie schließlich nicht ohne Mühe und Widerstand die neuen Bestimmungen zur Beförderung gefährlicher Güter in Straßentunneln angenommen hat, befasste sich die Arbeitsgruppe insbesondere mit der Reform der ECE-UNO und deren Folgen.

In diesem Zusammenhang stellte sie fest, dass zwei neue Dienstposten der Kategorie „P“ der Transportabteilung zugewiesen wurden, wobei der erste der Intensivierung der Tätigkeiten im Bereich der Erleichterung des Grenzübertritts und des TIR-Abkommens und der andere der Verbesserung der wirksamen Umsetzung der von der Transportabteilung verwalteten Rechtsinstrumente dienen soll.

Es wurde angeregt, dass dieser zweite neue Dienstposten unter anderem genutzt wird, um das Inkrafttreten des Änderungsprotokolls zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße von 1993 zu beschleunigen.

Es wäre auch sinnvoll, die von der Europäischen Kommission in den Staaten der Europäischen Union durchgeführte Studie zur Umsetzung des ADR und der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) auf die Staaten der ECE-UNO, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, auszuweiten.

Was die Forderung des Binnenverkehrsausschusses an seine untergeordneten Organe, die Arbeiten zur Sicherheit der Transporte zu beschleunigen, anbelangt, wurde daran erinnert, dass die diesbezüglichen Arbeiten der WP. 15 abgeschlossen sind und zum Inkrafttreten neuer Bestimmungen des RID, des ADR und des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) führten. Diese neuen Bestimmungen zielen darauf ab, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Grundlage der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sicherzustellen.

Es wurde betont, dass einige Großunternehmen zwar bereits die erforderlichen Maßnahmen zur Anwendung dieser Bestimmungen getroffen haben, zahlreiche kleine oder sogar bedeutende Unternehmen Schwierigkeiten bekunden, sie korrekt umzusetzen. Demnach erschien es verfrüht, zusätzliche Arbeiten in diesem Bereich fortzuführen, bis die zuständigen Behörden die Erfahrungen, die es ermöglichen werden, in Zukunft diese Bestimmungen falls erforderlich anzupassen, ausgewertet haben.

Der Vorsitzende erwähnte die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der mangelnden Kompatibilität zwischen den für den Landtransport angenommenen Bestimmungen und den allgemeineren Sicherheitsbestimmungen, die für die See- und Lufttransporte angenommen wurden.

Die Arbeitsgruppe bemerkte auch, dass die Europäische Kommission einen Entwurf für eine Regelung betreffend die Sicherheit von Transporten ausarbeitet. Diese würde Bestimmungen für die Zertifizierung der Betreiber aus Sicht der Sicherheit beinhalten, deren Anwendung auf freiwilliger Basis erfolgen würde.

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass die Regierungen der Niederlande, Österreichs und Belgiens sich für die Ausarbeitung eines weltweiten Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter, das alle verkehrsträger übergreifenden gemeinsamen Bestimmungen übernehmen würde, ausgesprochen haben.

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass das ADN fünf Vertragsstaaten umfasst und für sein Inkrafttreten demnach nur noch zwei zusätzliche Vertragsstaaten erforderlich sind.

Es wurde insbesondere bemerkt, dass die Anwendung der neuen Bestimmungen des ADR von den Verpflichtungen der Regierungen der Europäischen Union im Zusammenhang mit der Richtlinie 2004/54/EG trennbar ist. Gemäß den neuen Bestimmungen des ADR sind die Regierungen nicht verpflichtet, Risikoanalysen in den Straßentunneln durchzuführen und den Verkehr von Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, in den Tunneln einzuschränken. Falls sie den Verkehr dieser Fahrzeuge in Tunneln entsprechend selbst beschlossenen Kriterien einschränken, müssen sie lediglich, unabhängig vom Tunnel, vor Ende 2009 ein den neuen Bestimmungen des ADR entsprechendes Signalisierungssystem einrichten. In dem Maße in dem sie Risikoanalysen durchführen und die Sicherheitsbedingungen in den von der Richtlinie betroffenen Tunneln verbessern werden, werden sie von Fall zu Fall die eventuellen Beschränkungen, die sie bei der Durchfahrt von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern anwenden möchten, neu bewerten können.

Die Arbeitsgruppe wurde über die Beschlüsse der Kommission bezüglich der allgemeinen Reform der ECE, insbesondere über die Schaffung eines neuen Führungsorgans in Form eines Exekutiv Ausschusses, der die Tätigkeiten der Bereichsausschüsse (darunter dem Binnenverkehrsausschuss) und deren untergeordneten Organe (darunter die WP.15) beaufsichtigen soll, unterrichtet. In diesem Rahmen muss der Exekutiv Ausschuss die Mandate der einzelnen Bereichsausschüsse genehmigen. Diese müssen ihrerseits bis Februar 2007 die Zweckmäßigkeit der Mandate ihrer untergeordneten Organe und die entsprechenden Bedürfnisse an Konferenzdienstleistungen im Hinblick auf die Rationalisierung der Arbeiten prüfen. Es ist daher erforderlich, das Mandat der WP.15, ihre Geschäftsordnung und ihr Arbeitsprogramm klar zu definieren, um dieses Mandat dem Binnenverkehrsausschuss und dem Exekutiv Ausschuss zu erklären und zu begründen.

Die Arbeitsgruppe zeigte sich über die vom Vorsitzenden geleistete Vorarbeit erfreut und nahm eine erste Lesung des Entwurfs für das Mandat und die Geschäftsordnung vor. Der sich daraus ergebende Text wird vom Sekretariat in Form eines neuen Arbeitsdokumentes im Hinblick auf eine zweite Lesung und Annahme bei der nächsten Sitzung verteilt werden.

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass es auch erforderlich wäre, dem Binnenverkehrsausschuss die

bestehenden Synergien zwischen den von der Expertengruppe des ECOSOC (dessen Sekretariatsdienste von der ECE-UNO wahrgenommen werden, jedoch auf einer Ebene und in einem Rahmen erfolgen, die sich gänzlich von jenen der ECE-UNO unterscheiden), der WP.15 und anderen europäischen Organisationen, insbesondere der OTIF, der ZKR und der Europäischen Kommission durchgeführten Arbeiten deutlich zu erklären. Es sollte auch daran erinnert werden, dass die Arbeiten der WP.15 von den „inoffiziellen“ Arbeiten zahlreicher parallel arbeitenden Gruppen, die auf Initiative der Regierungen oder von nichtstaatlichen Organisationen zusammenkommen, keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der ECE haben und es der WP.15 ermöglichen, in substantieller Weise Arbeitszeit zu sparen, unterstützt werden.

Was den Entwurf einer Geschäftsordnung der WP.15 anbelangt, war die Arbeitsgruppe der Meinung, dass die Staaten, die nicht Mitglied der ECE sind, jedoch Vertragsstaaten von Abkommen sind, die das Mandat der Arbeitsgruppe betreffen, über ein Stimmrecht bei den diese Abkommen betreffenden Beschlüssen verfügen und demzufolge als vollberechtigte Teilnehmer an den Sitzungen der WP.15, die Beratungen zu diesen Abkommen gewidmet sind, betrachtet werden sollten.

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass der Exekutiv Ausschuss der ECE diese Möglichkeit im Entwurf von Richtlinien betreffend die Mandate der Arbeitsgruppen ins Auge gefasst hatte und auf diese Frage zurückgekommen werden sollte, nachdem ein endgültiger Beschluss gefasst wurde. Dieses Stimmrecht für Nichtmitgliedstaaten würde eventuell eine Änderung des Mandates der ECE erfordern, die dann vom Wirtschafts- und Sozialrat genehmigt werden müsste. Dem entsprechend wurde eine Bestimmung vorgesehen, die jedoch in eckige Klammern gesetzt wurde.

Bezüglich der Abstimmungen vertraten mehrere Delegationen die Meinung, dass für die Abstimmungen zu Änderungen an geltenden Rechtsinstrumenten ein Quorum festgelegt werden sollte, z. B. die Anwesenheit von mindestens einem Drittel der Teilnehmer, die Vertragsstaaten des betreffenden Rechtsinstrumentes sind (d. h., gegenwärtig für das ADR, Anwesenheit von mindestens 14 Vertragsstaaten bei der Abstimmung).

Der Vorsitzende schlug auch vor, dass wie im Falle des RID-Fachausschusses, ein Änderungsbeschluss zu einem Rechtsinstrument nur dann gefasst werden kann, wenn mindestens ein Drittel der vollberechtigten Teilnehmer dafür stimmen, dies um zu vermeiden, dass

Beschlüsse mit einer hohen Anzahl an Enthaltungen gefasst werden.

Einige Delegationen bemerkten, dass dieser Vorschlag negative Auswirkungen haben könnte. In sehr technischen Bereichen, wie dem Bau von Fahrzeugen oder Tanks, seien nur einige Staaten unmittelbar an der technischen Entwicklung interessiert. Es komme daher vor, dass bei Abstimmungen zu diesen Themen die Anzahl an Stimmenthaltungen hoch sei. Diese Regelung könnte demnach die technische Entwicklung der Regelung behindern.

Bemerkung des Sekretariates der OTIF: Im Rahmen des RID-Fachausschusses hat dieses Verfahren in der Regel keine Schwierigkeiten bereitet, da bei sehr technischen oder spezifischen Fragen die Anträge zuerst von Arbeitsgruppen geprüft werden, um die Beschlüsse des RID-Fachausschusses zu erleichtern.

Es wurde beschlossen, diese Regel, wie auch jene betreffend das Quorum bei Abstimmungen, in eckige Klammern zu setzen.

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass gemäß der geltenden Geschäftsordnung der ECE, bei Stimmgleichheit ein Beschluss auf die nächste Sitzung vertagt wird, wobei diese Regel gegenwärtig von der WP.15 nicht eingehalten wird, da in einem solchen Falle der Antrag abgewiesen wird. Die Arbeitsgruppe vereinbarte, dass diese Regel künftig angewendet werden sollte. Es stellte sich jedoch die Frage, ob die Abstimmung zu einem Antrag nicht auch in den zuvor diskutierten Fällen (nicht erreichtes Quorum oder Anzahl der Ja-Stimmen weniger als ein Drittel der anwesenden Vertragsstaaten) auf die nächste Sitzung verschoben werden sollte. Das Sekretariat wurde gebeten, diese Fälle in eckigen Klammern vorzusehen.

Ebenfalls im Rahmen der Reform der ECE-UNO hat die Arbeitsgruppe von dem Schwerpunkt, der auf die Mobilität des Personals des Sekretariates gelegt wird, Kenntnis genommen. Den positiven Aspekt der Mobilität des Personals und der Perfektionierung in verschiedenen Bereichen im Hinblick auf die berechtigten Karrieremöglichkeiten anerkennend, erinnerte sie dennoch daran, dass das Personal, das im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter arbeitet, über eine angemessene wissenschaftliche Grundlage sowie über Kenntnisse im Bezug der Regelung der Gefahrgutbeförderung verfügen muss, was eine langjährige Ausbildung erfordert. Sie betonte die Bedeutung der Fachkenntnis und des institutionellen Erinnerungsvermögens des Sekretariates, das den kompetenten Ruf der ECE garantiert. Sie verlangte

daher, dass die verfolgte Politik mit Bedacht angewendet wird und zu keiner unnötigen Verschlechterung dieser Kompetenz führt.

Der Vorsitzende vertrat die Ansicht, dass die Arbeitsgruppe praktisch alle ihre Mittel in wirksame Arbeiten investiert und diese daran denken sollte, einen Teil davon in Tätigkeiten zu investieren, die darauf abzielen, die politische Sichtbarkeit ihrer Ergebnisse zu erhöhen. Der fünfzigste Jahrestag des Abschlusses des ADR-Abkommens im Jahre 2007 könnte eine gute Gelegenheit hierzu bieten.

Was schließlich die Veröffentlichung der Dokumente anbelangt, machte das Sekretariat die Arbeitsgruppe darauf aufmerksam, dass die Veröffentlichung der Dokumente auf der Internet Homepage der Transportabteilung in der Originalsprache unmittelbar nach deren Erhalt gegen die Regeln der ECE-UNO verstößt... Die Veröffentlichung sollte erst dann erfolgen, wenn die Dokumente in allen Arbeitssprachen verfügbar sind. Dies gelte auch für die Verteilung und den Postversand.

Bemerkung des Sekretariates der OTIF: Da die Mehrzahl der Dokumente in allen Sprachen erst zwei oder drei Wochen vor den Sitzungen verfügbar sind, werden die Beschlüsse viel schwieriger zu fassen sein und demzufolge häufig auf die nächste Sitzung verschoben werden.

(Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

29. Sitzung

Genf, 3.-11. Juli 2006

Die Experten oder Beobachter von 28 Staaten und 43 staatlichen oder nichtstaatlichen internationalen Organisationen haben an den Arbeiten dieser vorletzten Sitzung des Zweijahreszeitraums 2005-2006 im Rahmen der 15. Überarbeitung des UN-Modellvorschriftenwerks teilgenommen.

Bedeutende Beschlüsse

Aufnahme einer Vibrationsprüfung für Großpackmittel (IBC) ausschließlich für flüssige Stoffe und ab 2011 ausschließlich für neue IBC. Dieser Beschluss wurde jedoch von einigen Delegationen in Frage gestellt, da er

ihrer Meinung nach unbegründet, unzweckmäßig und schwer umsetzbar ist.

Aufnahme von für alle Verkehrsträger geltenden neuen Bestimmungen für freigestellte Mengen, wobei solche Bestimmungen bisher eine Besonderheit des Luftverkehrs darstellte. Die unterschiedliche Kennzeichnung dieser Sendungen im Vergleich zur jenen, die zurzeit für die begrenzten Mengen gelten, könnte jedoch zu Verwirrungen führen.

Offen gebliebene Fragen

Die neuen Bestimmungen des UN-Modellvorschriftenwerks für die Beförderung in loser Schüttung von infizierten Tierkadavern wurden von der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN als unzureichend entwickelt erachtet.

Die von der Gemeinsamen Tagung einseitig geänderte Definition der Umverpackung, um der häufigen Praxis der Landverkehrsträger in Europa Rechnung zu tragen, wurde vom Unterausschuss in Frage gestellt.

Die Beförderung bestimmter Stoffe in ortsbeweglichen Tanks, die vom RID/ADR/ADN zugelassen, vom UN-Modellvorschriftenwerk jedoch untersagt ist, wird vom Unterausschuss erneut geprüft werden müssen.

Die Auslegungsfrage, was unter „zuständige Behörde“ für die Zulassung bestimmter Verpackungen zu verstehen ist, wird im rechtlichen Rahmen jedes anwendbaren internationalen Instrumentes, insbesondere für Transitsendungen vor einem Neuversand zu klären sein. Handelt es sich um die zuständige Behörde des Herkunftslandes oder um die zuständigen Behörden aller an der Beförderung teilnehmenden Länder?

Der Verzicht auf die Zuweisung konkreter Pflichten an die verschiedenen an der Beförderung beteiligten Parteien im UN-Modellvorschriftenwerk, der von der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN mit der Begründung gefordert wurde, dass einige dieser Pflichten im Gegensatz zum RID/ADR/ADN sind, wird Gegenstand eines entsprechenden konkreten Antrags sein müssen.

Harmonisierung mit der Regelung des internationalen Atomenergie-Agentur (IAEA)

Der Unterausschuss nahm vom Beschluss der IAEA Kenntnis, keine Ausgabe 2007 seiner Regelung herauszugeben und empfahl den Organisationen, die im Verlauf der beiden vergangenen Jahre angenommenen Änderungen nicht in Kraft zu setzen. Gute Nachricht!

Optionen für die weltweite Harmonisierung der Beförderungsregelwerke mit dem UN-Modellvorschriftenwerk – Weltweites Übereinkommen (Fortsetzung des Feuilletons, s. Zeitschriften 1/2005, S. 4/5, 3/2005, S. 41-43 und 4/2005, S. 63/64)

Einige Experten waren der Auffassung, dass die in verkehrsträgerspezifischen internationalen Rechtsinstrumenten bereits bestehenden Bestimmungen mittels eines einzigen Rechtsinstrumentes für alle Verkehrsträger in den Fällen Anwendung finden könnten, in denen diese Bestimmungen für alle Verkehrsträger relevant sind. Dadurch würde es ermöglicht, die geringfügigen Abweichungen, die gegenwärtig die multimodalen Beförderungsvorgänge erschweren, zu vermeiden und die Aufgaben der Behörde bezüglich der Umsetzung zu vereinfachen und den entsprechenden Arbeitsaufwand zu erleichtern.

Mehrere Experten behaupteten jedoch erneut, dass ein weltweites Übereinkommen nicht unbedingt die beste Lösung darstelle und die Notwendigkeit eines solchen Übereinkommens nicht bewiesen wurde. Einige von ihnen waren der Meinung, dass die Abweichungen nicht so zahlreich sind und falls sie bestehen, sie durch verkehrsträgerspezifische oder regionale Überlegungen begründet sind. Die Berücksichtigung dieser Abweichungen in einem weltweiten Übereinkommen würde ein komplexes System der Zusammenarbeit mit den betroffenen internationalen Organisationen erfordern. Darüber hinaus blieben die bestehenden internationalen Rechtsinstrumente weiterhin für die verkehrsträgerspezifischen Regelungen erforderlich.

Mehrere Experten unterstützten den Gedanken, den Text des UN-Modellvorschriftenwerks zu überarbeiten, um die Inkohärenzen in der Formulierung und Darstellung ausfindig zu machen. Andere erinnerten daran, dass da zahlreiche Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks ohne Änderung in bestimmte Instrumente, wie dem IMDG-Code, dem RID, dem ADR, dem ADN und den nationalen Regelwerken zahlreicher Staaten aufgenommen werden, die redaktionellen Überarbeitungen Änderungen aller dieser Instrumente zur Folge haben und nicht unbedingt mit Zufriedenheit von den Regierungen und den internationalen Organisationen, wie der IMO, die wiederholt den Wunsch geäußert hat, häufige redaktionelle Änderungen zu vermeiden, die nicht aus Sicherheitsgründen erforderlich sind, aufgenommen werden.

Ein Mitglied des Sekretariates machte auf die Kosten dieser Änderungen aufmerksam, da eine redaktionelle Überarbeitung des englischen Textes zu einer entsprechenden Überarbeitung der in den fünf anderen

offiziellen Sprachen der UNO führen würde. Er erinnerte daran, dass als die UN-Empfehlungen umstrukturiert wurden, um zum UN-Modellvorschriftenwerk zu werden und anlässlich der parallelen Anpassung des IMDG-Code, des RID, des ADR und des ADN, alle Vorschriften geprüft wurden und es sehr unwahrscheinlich sei, dass noch zahlreiche Inkohärenzen in den Texten verbleiben. Er erinnerte daran, dass auf Grund der Tatsache, dass der UN-Expertenunterausschuss ein Organ ist, das sich aus Experten zusammensetzt, die Facharbeiten normalerweise vom Unterausschuss selbst durchgeführt werden und nicht vom Sekretariat oder von Experten, die vom Sekretariat entlohnt werden. Auch wenn die durchzuführende Arbeit tatsächlich redaktioneller Art sei, könne sie vom Sekretariat mit den verfügbaren Ressourcen und entsprechend den anwendbaren Verwaltungsregeln durchgeführt werden. Er forderte alle Delegationen auf, dem Sekretariat alle im bestehenden Text vorhandenen Inkohärenzen zu melden.

Einige Experten waren der Auffassung, dass die wesentlichen Bestimmungen betreffend die Klassifizierung im UN-Modellvorschriftenwerk verbleiben und nicht in das Prüf- und Kriterienhandbuch übertragen werden sollten. Falls der Unterausschuss beschließen sollte, dass die Klassifizierungskriterien mittels Verweisen auf andere Texte einen zwingenden Charakter erhalten sollen, könnte der Verweis auf das global harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS) eine geeignetere Lösung als die Änderung des Prüf- und Kriterienhandbuchs darstellen. Einige Experten bemerkten auch, dass ein Verweis auf das Prüf- und Kriterienhandbuch in ihren Staaten zu rechtlichen Problemen führen könnte, wenn das Handbuch wesentliche Bestimmungen enthält, die allen Anwendern bekannt sein sollten, und nicht sehr technische Vorschriften, die lediglich spezialisierte Organe interessieren, da in diesem Falle das Handbuch übersetzt und in die nationale Gesetzgebung aufgenommen werden müsste.

Es wurde daran erinnert, dass der Wirtschafts- und Sozialausschuss die Arbeiten der Fachorgane und der regionalen Ausschüsse koordiniert. Die UN-Empfehlungen werden an die Regierungen, die Fachorgane und regionalen Ausschüsse mittels dessen Resolutionen übermittelt, doch bleibt die Änderung von Rechtstexten den Mitgliedstaaten für die nationalen Regelwerke und den Vertragsstaaten der Übereinkommen für die internationalen Rechtsinstrumente vorbehalten. Der Zugriff der Öffentlichkeit auf die rechtlichen Dokumente und Texte hängt auch von der Politik des leitenden Organs der einzelnen Organisationen ab.

Der Vertreter der IAEA teilte mit, dass einige Regierungen die Regelungen der IAEA direkt anwenden und einige von ihnen geäußert hatten, dass sie eine Änderung ihrer Darstellung nicht wünschten. Die Frage sei geprüft worden, doch habe die IAEA vorläufig beschlossen, die gegenwärtige Darstellung beizubehalten, wobei dieser Beschluss künftig geändert werden könnte, wenn die neue Darstellungsform der UNO für die Vorschriften der Klasse 7 von der IAEA geprüft werde. Die Vertreterin der ICAO erinnerte daran, dass die Frage der Verstärkung der Harmonisierung auf der Ebene der Darstellung mit dem UN-Modellvorschriftenwerk von ihrer Organisation geprüft würde, zum Beispiel was die Nummerierung der Sondervorschriften usw. anbelangt.

Der Unterausschuss war der Auffassung, dass es nützlich wäre, die Stelle der Änderungen anzugeben wenn die überarbeiteten Ausgaben veröffentlicht werden. Das Sekretariat werde die von den verschiedenen Herausgebern verfolgten Praktiken und die Mittel, dies so einfach wie möglich und mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis prüfen. Der Unterausschuss bemerkte und erkannte an, dass dies für alle Sprachfassungen nicht einfach sein werde und zu Verzögerungen bei der Veröffentlichung führen werde. Es wurde auch daran erinnert, dass die Liste der Änderungen in allen offiziellen Sprachen bei jeder neuen Ausgabe veröffentlicht werden müsste.

Bemerkung des Sekretariates der OTIF: Im RID sind diese Änderungen angegeben, vorläufig mit Ausnahme der französischen Fassung. Bezüglich der Einstellung der Dokumente in die Internet-Homepage der Transportabteilung der ECE-UNO, sobald diese in der Originalsprache verfügbar sind und ohne die anderen Sprachfassungen abzuwarten, machte das Sekretariat darauf aufmerksam, dass diese Vorgehensweise den Regeln der UNO widerspricht... Falls nicht so vorgegangen würde, wäre die Mehrzahl der Dokumente erst 2 bis 3 Wochen vor der Tagung verfügbar. Was die Veröffentlichung des UN-Modellvorschriftenwerks in den anderen Sprachen als der englischen und der französischen anbelangt, so erfolgt diese in der Regel erst eine Ausgabe später ...

Das Sekretariat wurde aufgefordert, den Weltpostverein bezüglich den bestehenden Vorschriften für den Versand gefährlicher Güter zu kontaktieren und den Unterausschuss entsprechend zu informieren.

Der Unterausschuss vereinbarte, dass wenn eine Übergangsfrist für die tatsächliche Anwendung von neuen oder überarbeiteten Vorschriften als erforderlich erachtet wird, das empfohlene Datum für das

Inkrafttreten im UN-Modellvorschriftenwerk erwähnt werden sollte.
(Übersetzung)

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 11.-15. September 2006

Experten von 24 Regierungen (darunter die Vereinigten Staaten von Amerika) und 18 zwischenstaatlichen Organisationen (darunter die Europäische Kommission und die OSShD) und Nichtregierungsorganisationen (darunter die UIC, die UIP, der CEN und die IRU) haben unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) an den Arbeiten dieser Tagung teilgenommen.

Tank-Arbeitsgruppe

Die Gemeinsame Tagung lehnte den Antrag der Arbeitsgruppe, eine allgemeine Übergangsvorschrift für die entsprechend den zum Zeitpunkt ihres Baus anwendbaren Normen ausgelegten und gebauten Tanks, die geändert, überprüft oder nicht mehr aufgezählt sind, aufzunehmen, damit diese weiterhin verwendet werden können. Die Tatsache, kein Ablaufdatum für die Anwendung der Übergangsvorschrift anzugeben und die betroffenen Normen oder Normenteile nicht ausdrücklich zu erwähnen wurde ebenfalls kritisiert. In der Tat enthält das RID/ADR/ADN im Allgemeinen zwei Arten von Übergangsvorschriften: Übergangsvorschriften von unbegrenzter Dauer, die insbesondere die Auslegung und den Bau betreffen, oder Übergangsvorschriften von begrenzter Dauer (zum Beispiel bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung), welche mitunter bestimmte Ausrüstungen und die Kennzeichnung betreffen.

Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 - Gasgefäße

Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass die informelle Arbeitsgruppe seit der letzten Tagung zweimal zusammengekommen ist, um die Arbeiten zur Aufnahme der Grundsätze der so genannten europäischen TPED-Richtlinie gemäß dem im September 2005 festgelegten Mandat in das RID und das ADR aufzunehmen.

Verschiedene Delegationen machten darauf aufmerksam, dass sie davon ausgingen, dass die Gruppe nur einige Bestandteile der TPED-Richtlinie in das RID und das ADR aufnehmen würde. Daher seien sie überrascht, dass im Antrag Themen wie die Marktüberwachung

oder die Kennzeichnung der gegenseitigen Anerkennung im Zusammenhang mit der Verwendung berücksichtigt würden.

Andere Delegationen bemerkten, dass die Fragen des Baus der Gefäße, des Befüllens und der Prüfungen sowohl in den Bereich der Beförderung als auch der Verwendung fielen und es demnach möglich und nützlich erscheine, den Rechtsrahmen des RID und des ADR für die Überleitung der in der TPED-Richtlinie enthaltenen Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung und der Marktüberwachung zu verwenden, um diese Grundsätze umfassender in allen Staaten, die Mitgliedstaaten des COTIF und Vertragsparteien des ADR sind, anzuwenden.

Es wurde festgestellt, dass das ADR und das RID bereits eine gegenseitige Anerkennung der von irgendeinem Mitgliedstaat/irgendeiner Vertragspartei für den internationalen Transport erteilten Zulassung vorsehen, ohne dass es erforderlich ist, die in der TPED-Richtlinie vorgesehenen Bedingungen einzuhalten. Die vorgesehenen Bedingungen scheinen die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten/Vertragsparteien erteilten Zulassungen und Bescheinigungen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung, die gegenwärtig im Transportbereich angewendet werden, in Frage stellen könnten, zum Beispiel wenn ein Staat nicht die Möglichkeit hat, regelmäßig an Tagungen teilzunehmen.

Bezüglich der Frage betreffend das Verfahren teilten die Sekretariate der OTIF und der UNECE mit, dass sie das Dokument zu spät erhalten hätten, um sofort eine angemessene Antwort geben zu können. Die informelle Arbeitsgruppe werde zu gegebener Zeit informiert.

Darüber hinaus sollte die informelle Arbeitsgruppe mehr Informationen über die gewünschte Arbeitsweise der beiden im Dokument vorgesehenen Arbeitsgruppen liefern (Mandat, Arbeitssprachen, Anzahl der Delegierten, Häufigkeit und Dauer der Tagungen), damit die Sekretariate die Haushaltsfolgen einschätzen können. Es wurde jedoch daran erinnert, dass die Einrichtung neuer Untergruppen im Rahmen der UNECE sehr strengen Regeln unterliegt und dass grundsätzlich die Verwendung von Ressourcen für neue Tätigkeiten mit der Einstellung anderer Tätigkeiten einhergeht. Da die Sekretariate nicht vor dieser Sitzung über diese Anträge informiert wurden, werden sie ihre Bemerkungen schriftlich unterbreiten.

Mehrere Delegationen machten darauf aufmerksam, dass die Einrichtung solcher Gruppen auch bedeutende Haushaltsauswirkungen für ihre Regierungen hätte,

welche die Teilnahme ihrer Delegierten finanzieren müssten.

Bezüglich der Anwendung der Vorschriften auf andere Tanks der Kapitel 6.7 und 6.8 wurde daran erinnert, dass die Zulassung der Tanks des Kapitels 6.7 in einem anderen Rechtsrahmen (IMDG-Code) als dem Rechtsrahmen des RID und des ADR erfolgen kann.

Bericht der informellen Arbeitsgruppe für gefährliche Abfälle

Auf der Grundlage des Berichts der Arbeitsgruppe nahm die Gemeinsame Tagung die folgenden Grundsätze für die Fortführung der Arbeiten an:

- a) In das RID/ADR/ADN sollte ein vereinfachtes System für die Klassifizierung gefährlicher Abfälle aufgenommen werden. Dieses System ersetzt nicht die gegenwärtigen Bestimmungen, es kann jedoch verwendet werden, wenn die Anwendung der gegenwärtigen Bestimmungen zu große Probleme bereitet. Die Gegebenheiten, bei denen dieses vereinfachte System angewendet werden kann, sind klar zu präzisieren.
- b) Es ist möglich, eine Höchstmenge vorzusehen, bei deren Überschreitung das System nicht angewendet werden kann. Diese Frage kann von der Arbeitsgruppe beraten werden.
- c) Die Arbeitsgruppe wird die Fragen betreffend die vorgegebene Zuordnung zu einer Verpackungsgruppe beraten.
- d) Die Arbeitsgruppe wird die Möglichkeit der Verwendung der europäischen Abfallnomenklatur für den Ersatz der technischen Benennung als Zusatz zur offiziellen Benennung für die Beförderung prüfen können.

Projekt MITRA (Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods)

Die Gemeinsame Tagung nahm von einem Projekt zur Anwendung der Telematik bei der Beförderung gefährlicher Güter Kenntnis, das Gegenstand einer Finanzierung durch die Europäische Kommission ist und sich auf die Erprobung eines Prototyps für die Anwendung der telematischen Verfolgung und Ortung von Transporten mit gefährlichen Gütern bezieht.

Da in einigen Staaten der Europäischen Union mehrere Projekte verfolgt werden, wünschte die Gemeinsame Tagung, dass diese Projekte koordiniert werden, damit

mindestens eine Interoperabilität der verschiedenen eingerichteten Systeme sichergestellt wird.

Es wäre auch von Nutzen, eine Koordination zwischen den an der Entwicklung solcher Telematikanwendungen interessierten Unternehmen, den für die Regelwerke verantwortlichen Behörden, den Einsatzkräften und den Organisationen, welche die Absender und Beförderer vertreten, sicherzustellen, um zu sehen, wie die Telematik- und Ortungszentren eingerichtet werden können, um den Bedürfnissen im Hinblick auf die Reglementierung, die Notfalleinsätze und die Logistik im Zusammenhang mit internationalen Beförderungen zu entsprechen.

Beförderung von umweltgefährdenden Gütern in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt

Daran erinnernd, dass es nach den Vorschriften des RID und des ADR, die 2007 in Kraft treten werden, nicht mehr möglich sein wird, Stoffe, die nach den Kriterien des RID und des ADR umweltgefährdend sind, jedoch im IMDG-Code oder gemäß den Technischen Anweisungen der ICAO nicht als solche ausgewiesen sind, freizustellen, schlug der Vertreter des CEFIC vor, ein multilaterale Sondervereinbarung auszuarbeiten, die es der Industrie ermöglichen würde, die Freistellungen erneut zu nutzen, bis die neuen Kriterien des global harmonisierten Systems für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten in allen verkehrsträgerspezifischen Regelungen tatsächlich anwendbar werden. Er machte darauf aufmerksam, dass die mangelnde Harmonisierung für diese Güter, die auf dem See- oder Luftweg nach Europa gelangen oder Europa verlassen, bedeutende Probleme bereiten würde.

Ein Mitglied des Sekretariates erklärte, dass die Sondervorschriften 909 des IMDG-Codes und A97 der Technischen Anweisungen der ICAO es ermöglichen, die Stoffe, die nicht unter die Klassen 1 bis 8 fallen, jedoch gemäß dem RID und dem ADR als umweltgefährdend gelten, der UN-Nummer 3077 oder 3082 zuzuordnen. Es gebe demnach kein praktisches Problem im Zusammenhang mit der Anwendung des Regelwerks für die internationale multimodale Beförderung dieser Güter.

Mehrere Delegationen sprachen sich dagegen aus, auf einen vor kaum einem Jahr gefassten Beschluss, insbesondere mit Hilfe einer Änderung eines Textes, der noch nicht in Kraft ist, zurückzukommen.

Es wurde vereinbart, dass die von der Industrie geforderten zusätzlichen Abweichungen für umweltgefährdende Stoffe nur über multilaterale Sondervereinbarungen gewährt werden sollten. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs teilte mit, dass er bereit sei, eine solche Vereinbarung auszuarbeiten.

Zulässigkeit von nicht völlig übereinstimmenden Gefahrezetteln

Der Antrag auf Aufnahme einer Bem. in das RID/ADR wurde abgelehnt. Die Gemeinsame Tagung zog es vor, eine Bemerkung in den Bericht zu übernehmen, wonach "Abweichungen von den Vorschriften wegen der Verwendung von Gefahrezetteln des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO, die geringfügige Unterschiede zu den im RID/ADR vorgeschriebenen Gefahrezetteln aufweisen, nicht Gegenstand von Verwarnungen durch die Kontrollbehörden sein sollten".

Darüber hinaus vereinbarte die Gemeinsame Tagung, zu einem späteren Zeitpunkt die geringfügigen Unterschiede oder Abweichungen auf der Grundlage von Beispielen zu prüfen. Es wurde festgestellt, dass das Problem insbesondere die Gefahrezettel nach Muster 8 und 9 betrifft.

Schließlich forderte sie die Kontrollbehörden auf, sich allgemein und insbesondere hinsichtlich dieser beiden Gefahrezettel flexibel zu zeigen.

Im Beförderungspapier zu verwendende Sprachen

Die Gemeinsame Tagung nahm von der Anregung der UIC Kenntnis, den Absatz 5.4.1.4.1 ADR zu ändern, um darin den Verweis auf die Möglichkeit zu streichen, andere Sprachen als die deutsche, englische oder französische zu verwenden, wenn dies durch internationale Tarife vorgesehen ist. Die Begründung lag in der Harmonisierung mit dem RID und der Vermeidung, dass die Beförderungspapiere in anderen als diesen drei Sprachen abgefasst werden, sofern dies nicht Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden der betroffenen Staaten ist.

Es erschien der Gemeinsamen Tagung zweckmäßig, die WP.15 um Prüfung zu bitten, ob dieser Verweis auf internationale Tarife immer noch notwendig ist.

Beförderung von festen und flüssigen Stoffen in Druckgefäßen

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Kompromiss zwischen den spezifischen Vorschriften des RID/ADR und den neueren Vorschriften des UN-Modell-

vorschriftenwerks an. Das Sekretariat wurde beauftragt, die beantragte Übergangsvorschrift bezüglich der Lebensdauer der Gefäße zu ergänzen. Der Vertreter Deutschlands wurde gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss ein informelles Dokument zu unterbreiten, damit dieser die für das RID/ADR angenommenen Vorschriften zu Zwecken der Harmonisierung der Struktur prüft.

Verweis auf die Übergangsvorschriften

Mehrere Delegationen brachten eine gewisse Sympathie für den Grundsatz zum Ausdruck, die Anwenderfreundlichkeit der Übergangsvorschriften zu verbessern. Es wurde jedoch bemerkt, dass diese Vorschriften aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit in Kapitel 1.6 zusammengefasst wurden. Die Aufnahme von Querverweisen auf für eine bestimmte Vorschrift anwendbare Übergangsvorschriften in das Regelwerk mit Hilfe von Bemerkungen im Text könnte sich als sehr kompliziert erweisen, da bestimmte Übergangsvorschriften von langer Dauer sind, während andere auf höchstens sechs Monate beschränkt sind.

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass es sinnvoll wäre, über eine zusammenfassende Tabelle der entsprechend dem Herstellungsdatum anwendbaren Vorschriften für das langlebige Beförderungsmaterial zu verfügen. In diesem Zusammenhang wurden die Übergangsvorschriften des ADN für den Bau von Schiffen oder des ADR für die Fahrzeuge genannt.

Die Gemeinsame Tagung entschied, dass die Übergangsvorschriften in Zukunft detaillierte Angaben über die Vorschriften enthalten sollten, die für Beförderungen nach diesen Übergangsvorschriften gelten.

Beförderung von Fasern tierischer oder pflanzlicher Herkunft, von ölhaltigen Lappen und von Textilabfällen

Die Gemeinsame Tagung lehnte den Antrag auf Streichung dieser UN-Nummern in Kapitel 3.2 Tabelle A des RID/ADR ab, in der bei diesen Stoffen, denen in den UN-Modellvorschriften die Sondervorschrift 117 zugeordnet ist, nur die Angabe "frei" bzw. "unterliegt nicht den Vorschriften des ADR" aufgeführt ist.

Verschiedene Delegationen waren der Auffassung, dass diese Streichung im Rahmen des multimodalen Verkehrs (See-/Landverkehr) nicht anwenderfreundlich sei, da diese Informationen für die Anwender nützlich seien.

Andere Delegationen waren der Meinung, dass es aus Gründen der multimodalen Harmonisierung vorteilhafter wäre, diese Eintragungen nicht von den Vorschriften des RID/ADR freizustellen oder den UN-Expertenunterschuss aufzufordern, diese UN-Nummern zu streichen.

Ein Mitglied des Sekretariates erinnerte daran, dass die betreffenden UN-Nummern mit Ausnahme der trockenen Fasern (3360) in der Vergangenheit vom RID/ADR abgedeckt gewesen, jedoch infolge der Überarbeitung der Klassen 4.1 bis 4.3 gestrichen worden seien, da die Stoffe einerseits nicht mehr den neuen Kriterien dieser Klassen entsprochen hätten, weil die bei dieser Revision aufgenommenen Kriterien und Prüfmethode nicht geeignet gewesen seien, Stoffe wie Stroh oder Lappen zu klassifizieren, und da die Stoffe andererseits, obwohl sie in der Vergangenheit auf der Grundlage von Erfahrungen klassifiziert worden seien, im Landverkehr offenbar keine Probleme bereitet hätten. Diese UN-Nummern seien auf Wunsch der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf Grund der Probleme, die diese Ladungsarten im Seeverkehr bereitet hätten, in den UN-Modellvorschriften beibehalten worden.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass das Problem in erster Linie die Lappen, ölhaltig (1856) betrifft, wenn diese Stoffe mit entzündbaren flüssigen Stoffen der Klasse 3 getränkt sind.

Die Gemeinsame Tagung nahm schließlich zur Kenntnis, dass Deutschland beabsichtigt, einen Vorschlag für eine Sondervorschrift auszuarbeiten, mit der festgelegt wird, dass ölhaltige Lappen, die mit entzündbaren flüssigen Stoffen der Klasse 3 getränkt sind, auf der Grundlage ihrer Eigenschaften den Vorschriften unterstellt werden müssen. Bevor diese Sondervorschrift dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet wird, wird Deutschland mit dem Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika Kontakt aufnehmen und sich über deren Vorgehensweise bei diesen Fällen informieren, um eine gemeinsame Lösung für eine Harmonisierung zu finden.
(Übersetzung)

Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige

Leipzig, 29./30. August 2006

33 Experten aus 10 Mitgliedstaaten nahmen an der zweiten Sitzung dieser Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses teil, dessen Ziel darin besteht, ein einheitliches Anwendungsverfahren für die Durchfüh-

rung von Prüfungen und Kontrollen an den Kesselwagentanks sicherzustellen. Die Prüfanforderungen ergeben sich zum Teil aus dem RID selbst, den berücksichtigten Normen und den Durchführungskonzeptionen der zuständigen Behörden, die weder im RID noch in den Normen geregelt sind.

Daraus sollte sich eine Festlegung des Normungsbedarfs für die Normungsgremien oder ein Antrag auf Präzisierung des RID an den RID-Fachausschuss ergeben. Hierfür erweist es sich als erforderlich, dass die auf nationaler Ebene angewendeten Prüfverfahren dem Sekretariat der OTIF mitgeteilt werden, damit die übrigen Mitgliedstaaten davon Kenntnis erhalten. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten dem Sekretariat die festgestellten Probleme mitteilen, um eine Information der übrigen Mitgliedstaaten sicherzustellen.

Die Arbeitsgruppe vereinbarte, dass die Sitzungen dieser Arbeitsgruppe in Zukunft in zeitlicher Nähe zur Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten werden sollten, damit die erzielten Ergebnisse dem RID-Fachausschuss zur Kenntnis gebracht werden können. Außerdem hielt die Arbeitsgruppe den Erfahrungsaustausch grundsätzlich für notwendig, um eine Harmonisierung der Prüfverfahren zu erzielen. Sie bezweifelte jedoch die Notwendigkeit, allen Sachverständigen eine verpflichtende Teilnahme vorzuschreiben. Hingegen äußerte sie den Wunsch, dass mindestens ein Vertreter der zuständigen Behörde anwesend ist, der in seinem Land eine Multiplikatorfunktion wahrnehmen kann. Darüber hinaus sollten aber möglichst viele Sachverständige teilnehmen, da diese über die notwendige Praxiserfahrung verfügen. Die Teilnehmer wurden gebeten, dem Sekretariat Prüfunterlagen, sofern sie in schriftlicher Form vorliegen, in einer der Arbeitssprachen zuzusenden, damit diese den anderen Staaten zur Kenntnis gebracht werden können.
(Übersetzung)

Technik

Nationale Fahrzeugregister (NVR) und Rollmaterialregister (RRS)

Teilnahme der OTIF
an der ERA-Arbeitsgruppe

Lille, 3. Mai und 28. Juni 2006

Das OTIF-Sekretariat hat aktiv an der Arbeit der von der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) gebildeten

Arbeitsgruppe (AG) teilgenommen. Die Aufgabe dieser AG bestand darin, die Spezifikationen der nationalen Fahrzeugregister auszuarbeiten, die gemäß Artikel 14 der EU-Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, beide geändert durch die Richtlinie 2004/50, von den EU-Mitgliedstaaten einzurichten sind.

ERA wurde gemäß der EU-Verordnung 881/2004 beauftragt, ein Standardformat für das nationale Fahrzeugregister (NVR) zu entwerfen und der Kommission zu empfehlen. Dieses Format sollte die folgenden Elemente beinhalten: Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Struktur, Betriebsmodus, Regeln zur Eingabe von Daten und Nutzung.

Neben Angehörigen des ERA-Personals nahmen Vertreter der nationalen Sicherheitsbehörden der EU-Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und relevanter Organisationen (CER, UIP, EIM, ERFA, UIRR, UITP, UNIFE und OTIF) an der AG teil.

Ziele der OTIF

Das Sekretariat der OTIF vertrat die Interessen der Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EU sind, insbesondere in Bezug auf die Einrichtung eines OTIF-Registers für zugelassene Fahrzeuge, wie es in Artikel 13 des Anhangs G COTIF 1999 vorgesehen ist. Das Ziel der OTIF besteht darin, die Kohärenz, Kompatibilität und Transparenz zwischen den NVR und dem OTIF-Register sicherzustellen, da die Lieferanten und Nutzer der Register, seien es Behörden, Eisenbahnunternehmen und Halter nicht nur innerhalb der EU angesiedelt sind, sondern überall in dem Eisenbahnsystem, in dem die Fahrzeuge verkehren können, d.h. es sollte für einen Nutzer möglich sein, Informationen über ein Eisenbahnfahrzeug zu erhalten, indem er die (eines der) Register zu dessen Zulassungsstand, Interoperabilitätsfähigkeit und technischen Daten abfragt, unabhängig davon, wo das Fahrzeug zugelassen wurde und wo der Halter angesiedelt ist.

Darüber hinaus sollten Doppelregistrierungen vermieden werden. Gemäß den derzeitigen Regelungen muss ein im NVR eines EU-Mitgliedstaates (der die Anhänge F und G COTIF anwendet) zugelassenes und registriertes Fahrzeug auch im OTIF-Register registriert sein, und ein Fahrzeug, das in einem OTIF-Mitgliedstaat, der nicht Mitglied der EU ist, zugelassen ist und im OTIF-Register registriert ist, muss gemäß den EU-Regelungen, beim Eintritt in die EU vom ersten EU-Mitgliedstaat, in dessen Gebiet es eintritt, registriert werden. Die AG erachtete die Registrierung von Fahrzeugen aus Drittstaaten als besonders schwierig hinsichtlich des

Zeitfaktors, der Erfassung von Daten und dem möglichen Fehlen von bestimmten Daten.

Wenn jedoch die Spezifikationen der Register (Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Struktur, Betriebsmodus, Regeln zur Eingabe von Daten und Nutzung) gleich oder zumindest kompatibel sind, sollten die Register in der Lage sein, zusammen zu arbeiten und die Ziele des OTIF-Sekretariates erreicht sein.

Schlussbericht der Arbeitsgruppe betreffend die NVR

Die AG definiert die *Hauptnutzung* der NVR wie folgt:

- Aufzeichnung der Genehmigung und der dem Fahrzeug zugewiesenen Identifikationsnummer,
- Suche nach europaweiten kurzen Informationen in Zusammenhang mit einem bestimmten Fahrzeug,
- sich daraus ergebende rechtliche Aspekte wie Pflichten und rechtliche Informationen,
- Informationen zu Prüfungen, insbesondere in Verbindung mit der Sicherheit und dem Unterhalt,
- Ermöglichen von Kontakten mit dem Eigentümer und dem Halter,
- Prüfung von Sicherheitsanforderungen bevor das Sicherheitszertifikat erteilt wird,
- Überwachung eines bestimmten Fahrzeugs.

Zu diesem Zweck definiert der Schlussbericht die *Datenelemente* und *Datenformate*, die *Zugangsrechte* und die mögliche *lokale und globale Struktur*. *Anfragen* können für ein bestimmtes Fahrzeug erfolgen, indem die 12-stellige Fahrzeugnummer eingegeben wird; „offene“ Anfragen oder Gruppenanfragen, durch die der Zulassungsstand, die Nummer und der Typ von Fahrzeugen eines bestimmten Halters ermittelt werden können, sollten aus Wettbewerbsgründen nicht erlaubt sein, mit Ausnahme für den besagten Halter und dessen Flottenmanager.

Die AG befasste sich ursprünglich lediglich mit Fahrzeugen, die von den Interoperabilitätsrichtlinien betroffen sind, d. h. neue und überarbeitete Fahrzeuge, die eine Betriebszulassung benötigen. Wenn jedoch die bestehenden Fahrzeuge nicht in die NVR aufgenommen

würden, könnten die Nutzer unter anderem mit den folgenden Problemen konfrontiert sein:

- Das Arbeiten mit zwei Registern wäre nicht praktisch,
- Ungewissheit hinsichtlich der Einzigartigkeit der Fahrzeugidentifizierungsnummer,
- Für Untersuchungszwecke würden die bestehenden Fahrzeuge fehlen.

Daher kam die AG, nach einer Bestätigung des Artikel 21-Ausschusses der EU im März 2006, den Anwendungsbereich der NVR auch auf *bestehende Fahrzeuge* auszudehnen, über die Details einer solchen Ausdehnung, einschließlich der Verfahren, Übergangsfrist usw. überein. Dies löste beim OTIF-Sekretariat Erleichterung aus, da das COTIF 1999 vorschreibt, dass das OTIF-Register alle zugelassenen Fahrzeuge, darunter auch die bestehenden, beinhaltet.

Bezüglich der *Struktur* empfiehlt der Schlussbericht, dass die EU eine *dezentralisierte* Lösung auf der Grundlage eines elektronischen NVR einrichtet, das in jedem Mitgliedstaat geführt wird. Das Konzept sieht vor, dass eine Suchmaschine für die eingegebenen Daten eingerichtet wird, die eine gemeinsame Anwendungssoftware (einen „virtuelles Fahrzeugregister“ genannten *Durchschalter*), die es dem Nutzer erlaubt, Daten von allen lokalen Registern in den Mitgliedstaaten zu beziehen. Die auf nationaler Ebene gespeicherten NVR-Daten werden zugänglich sein, indem eine Internet-Anwendung (mit eigener Web-Adresse) verwendet wird. Für die wenigen EU-Mitgliedstaaten, die noch nicht über ein elektronisches nationales Register verfügen, soll ein Standard-NVR entwickelt und ihnen angeboten/verkauft werden.

Eine gute und weitsichtige Lösung, kompatibel mit dem COTIF 1999

Nach Meinung des Sekretariates der OTIF sollte, um die Anforderungen des Artikels 13 des Anhangs G COTIF 1999 zu erfüllen, die empfohlene Lösung für die EU NVR leicht von OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der EU, übernommen werden können, und die Suchmaschine zu einer gemeinsamen EU-OTIF-Suchmaschine ausgebaut werden, durch die die Nutzer Daten zu allen im Verkehr befindlichen Fahrzeugen und nicht nur zu jenen, die in der EU zugelassen und registriert sind, beziehen können. Falls einige Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EU sind, aus praktischen oder wirtschaftlichen Gründen ein lokales NVR selbst betreiben möchten, sollte ihnen die

Möglichkeit gegeben werden, vom OTIF-Sekretariat die Dienstleistung der Verwaltung ihrer Fahrzeugdaten in einem zentralen Register zu kaufen; die Pflicht zur Aktualisierung wird jedoch weiterhin bei den zulassenden Behörden liegen.

Rollmaterialregister (RRS)

Die oben genannten Interoperabilitätsrichtlinien verlangen zwei getrennte Register von jedem Mitgliedstaat. Ein NVR gemäß Artikel 14, in dem Informationen betreffend die Zulassung (Inbetriebnahme) eines Fahrzeugs enthalten sind, und ein RRS gemäß Artikel 24, in dem Informationen zu den Hauptbestandteilen jedes Subsystems oder Subsystemsteils (z. B. die Grundparameter, einschließlich der technischen Parameter) enthalten sind.

Die Spezifikation der RRS gehörte jedoch nicht zu den Aufgaben der AG. Das OTIF-Sekretariat schlug vor, dass die beiden Register in einem einzigen zusammengefasst werden könnten, wie es heute in einigen Ländern der Fall ist. Da die Richtlinie jedoch zwei getrennte Register verlangt, konnte die AG diesen Vorschlag nicht unterstützen. Sie schlug jedoch der Europäischen Kommission vor, dass ihr der Auftrag erteilt wird, die Spezifikationen für die RRS zu erstellen, wobei sie deren Kohärenz sicherstellen könnte. Dies wurde von der EU-Kommission angenommen und das OTIF-Sekretariat wird daher weiterhin in der AG, welche die RRS spezifiziert, mitarbeiten.

Der Abschlussbericht der AG ist verfügbar

Die AG hat ihre Arbeit Ende Juni 2006 abgeschlossen und der Abschlussbericht wurde in Form eines Anhangs zu den Empfehlungen der ERA am 28. Juli 2006 an die EU-Kommission versandt. Der Bericht (nur in englischer Sprache) kann von der OTIF-Homepage¹ (und der ERA-Homepage²) heruntergeladen werden.

Das OTIF-Sekretariat ist über das bisherige Ergebnis der Arbeitsgruppe sehr zufrieden und wir sind der Meinung, dass durch die Übernahme dieser Spezifikationen in die Spezifikationen für das OTIF-Register sowie die Schaffung einer Anfragestruktur, ähnlich jener, die im Abschlussbericht vorgeschlagen wird, die Ziele des OTIF-Sekretariates im Hinblick auf eine vollständige Kohärenz und zusammenarbeitender Systeme, die vom

1 www.otif.org/html/d/tech_adm_registre_mr2003.php

2 www.era.europa.eu/public/Interoperability/documents/RRS/IU-REG-060727-%20Final%20Report.pdf

Nutzer als ein einziges System angesehen wird, erreicht werden kann.

(Übersetzung)

Expertensitzung der OSShD Kommission V: Infrastruktur und Fahrzeuge

Thema Nr. 1:

"Fahrzeugsbegrenzungsprofile im interoperablen internationalen Eisenbahnverkehr"

Warschau, 20.-22. Juni 2006

In Übereinstimmung mit dem OTIF-OSShD-Plan der Zusammenarbeit für 2006 war das Sekretariat zu dieser Sitzung eingeladen, an der sie aktiv teilnahm und ihr technisches Wissen beitrug.

Die Aufgabe der Expertensitzung, an der Vertreter der Eisenbahnen beider Seiten der Grenze zwischen den Netzen mit einer Spurweite von 1435 mm bzw. einer Spurweite von 1520 mm teilnahmen, bestand darin, einen von der russischen Eisenbahn im Namen der gemeinsamen OSShD/UIC-Arbeitsgruppe betreffend ein neues Merkblatt 502.3: "Außergewöhnliche Sendungen im internationalen Verkehr zwischen Eisenbahnen mit einer Spurweite von 1435 mm und 1520 mm" unterbreiteten Antrag zu beraten, zu finalisieren und anzunehmen.

Vor der Sitzung nahm das Sekretariat an einer Sitzung des gemeinsamen Arbeitsgruppe teil, um den russischen Entwurf zu beraten und ihre Präsentation vor der Kommission V vorzubereiten.

Der Entwurf definiert die außergewöhnlichen Sendungen, die organisatorischen Regelungen, wie die Beförderungsaufträge des Absenders zu behandeln sind, welche technische Prüfungen betreffend die Route und die Güter, die Zulassung zur Beförderung, den Frachtbrief, die Ladeanforderungen, die Kennzeichnung, Transporthindernisse, Korrektur der Ladung und Neuladung, Haftung, Auslieferungstermine usw. Er beinhaltet Formulare und Etiketten, die zu verwenden sind und definiert die für die Koordination und Organisation des gesamten Beförderungsvorgangs verantwortliche Stelle. Die Regeln sind in einigen Fällen unterschiedlich, je nachdem ob die Beförderung von Osten nach Westen oder von Westen nach Osten geht.

Im Allgemeinen wurde der Antrag von den Experten der Kommission V sehr gut aufgenommen und wurde grundsätzlich von den Vertretern der Eisenbahnen in der

OSShD angenommen. Wie immer stellen die Sprachunterschiede ein bedeutendes Problem hinsichtlich der Dokumente und Etiketten dar, die in diesem Falle durch die unterschiedlichen Alphabete verstärkt werden; so kann zum Beispiel nicht immer erwartet werden, dass die kyrillischen Zeichen in Westeuropa verstanden werden.

Es wurden einige Änderungen vorgeschlagen und einige offene Punkte wurden an die Arbeitsgruppe zurückverwiesen. Das Sekretariat wird weiterhin diese Arbeit verfolgen, da diese in Zukunft hinsichtlich der Annahme auf Regierungsebene von diesbezüglichen OTIF-Regelungen von Bedeutung sein könnte.

(Übersetzung)

Fachausschuss für technische Fragen

1. Sitzung

Bern, 4.-6. Juli 2006

Nur 4 Tage nach dem Inkrafttreten des COTIF 1999 hielt der gemäß dem neuen COTIF geschaffene Fachausschuss für technische Fragen (CTE) seine erste Sitzung. Eingeladen waren nicht nur Mitglieder des Ausschusses, wie vom Übereinkommen vorgesehen, sondern auch Beobachter aus den OTIF-Mitgliedstaaten, die (noch) nicht ratifiziert haben, Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 abgegeben haben, wonach sie die Anhänge F (APTU) und G (ATMF) (die gemeinsam das technische Zulassungssystem bilden) nicht anwenden werden, sowie interessierte Organisationen, wie die EU (Kommission/GD TREN), ERA, UIC, CER, UIP, OSShD, CIT, ERFA, UNIFE, UITP, UIRR, CEN und IVA.

Bei Eröffnung der Sitzung hatten 33 der 42 Mitgliedstaaten der OTIF ihre Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt und 8 davon (D, DK, E, F, FIN, L, NL und GB) auf Verlangen der EU-Kommission kurz vor der Sitzung eine Erklärung gemäß Artikel 42 des COTIF, wonach sie die Anhänge F und G nicht anwenden würden, abgegeben.

Von den 16 bei der Sitzung vertretenen Mitgliedstaaten verfügten nur 8 Mitgliedstaaten über ein Stimmrecht zu allen Fragen der Tagesordnung. Aus diesem Grunde wurde das Quorum, das sich auf 17 Mitgliedstaaten belief, nicht erreicht. Die Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 COTIF 1999 abgegeben hatten, wären zu den Fragen betreffend die Anhänge F und G COTIF 1999 nicht stimmberechtigt gewesen, da

sie zum Zeitpunkt der Beratung und Beschlussfassung zu Änderungen der Anhänge F und G nicht Mitglieder des CTE gewesen wären (Art. 16 § 1 COTIF 1999). Die Sitzung vereinbarte jedoch, dass diese Begrenzung sich nicht auf formelle Themen, wie die Geschäftsordnung, die Wahl des Vorsitzenden, das Datum der nächsten Sitzung und das Arbeitsprogramm erstreckt.

Der Vertreter der Schweiz wurde einstimmig zum Vorsitzenden dieser Sitzung gewählt.

Vorläufige Geschäftsordnung

Die Sitzung kam über eine vorläufige Geschäftsordnung überein, die der Fachausschuss für technische Fragen anwenden wird, bis er diese mit dem erforderlichen Quorum formell annehmen kann.

Koordination zwischen den EU-Mitgliedstaaten

Unmittelbar vor Eröffnung der Sitzung hielten die EU-Mitgliedstaaten eine getrennte Sitzung, in der sie ein Dokument, aus dem die Meinung der Gemeinschaft zu allen Fragen der Tagesordnung hervorgeht, annahmen. Nach Ende dieser Sitzung wurde dieses Dokument dem Sekretariat überreicht und der Niederschrift als Anlage beigefügt. Während der Sitzung verlangten der Vertreter der Europäischen Kommission und der Vertreter Finnlands, das gegenwärtig den EU-Vorsitz führt, mehrfach eine Unterbrechung der Sitzung, so dass die EU-Mitgliedstaaten getrennt über ihre koordinierte Meinung beraten und beschließen konnten, die schließlich im Plenum vom Vertreter der Europäischen Kommission dargelegt wurde.

Nachdem das Quorum nicht erreicht war und der Vertreter der Europäischen Kommission mitteilte, dass im Hinblick auf eine gemeinsame Position innerhalb der EU betreffend die Dokumente, die im Fachausschuss für technische Fragen zur Annahme unterbreitet werden, bedeutend mehr Zeit als die 4 Wochen, die zur Prüfung und Beratung mit den EU-Mitgliedstaaten zur Verfügung stand, erforderlich sind, wurden alle anderen Dokumente und Anregungen betreffend die „technischen“ Themen auf der Tagesordnung, wie die in die Anlagen APTU aufzunehmenden Spezifikationen, Probleme betreffend die Wartung usw. auf die nächste Sitzung des Fachausschusses für technische Fragen verschoben.

Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen

Es wurden zwei Arbeitsgruppen, WG STRAT (Strategie) und WG TECH (Technik), die beide dem

Fachausschuss für technische Fragen unterstehen und nur in englischer Sprache arbeiten, zur Vorbereitung der nächsten CTE-Sitzung gebildet.

Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragte die Arbeitsgruppen mit den folgenden Aufgaben:

WG STRAT:

- Identifizierung, Festlegung und Untersuchung der Schnittstellen zwischen OTIF und EU (soweit die Anhänge APTU und ATMF betroffen sind) und Ausarbeitung von gemeinsamen Ansätzen, um die Probleme im Zusammenhang mit diesen Unterschieden zwischen COTIF 1999 und dessen Anhängen und der EU-Gesetzgebung zu lösen;
- Ausarbeitung von Vorschlägen für ein Arbeitsprogramm des CTE und von langfristigen Zielen für den Fachausschuss für technische Fragen;
- Ausarbeitung eines Fragebogens an die Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EU sind, um deren Bedürfnisse und Erwartungen zu identifizieren;
- Entwicklung einer Übersicht über den Inhalt aller APTU-Anlagen unter Berücksichtigung der Struktur des Eisenbahnsystems;
- Definition und Rolle des Halters;
- Übergangsbestimmungen und Auslegungsfragen.

WG TECH:

- Überprüfung von Anregungen und Vorschlägen, die in die technischen Anlagen APTU aufgenommen werden sollen oder von anderen Dokumenten, die vom Fachausschuss für technische Fragen angenommen werden sollen;
- Anlagen APTU betreffend Güterwagen, Unterhaltsfragen, Traktionseinheiten, Reisezugwagen, Infrastruktur;
- Fahrzeugmarkierung (Anlage P, Verwaltung des Nummerierungssystems, usw.);
- Einrichtung des Rollmaterialregisters und Schnittstellen mit EU-Registern;
- Übergangsbestimmungen für technische Themen.

Überarbeitung der Anhänge F und G COTIF

Der Vorsitzende (Herr Schweinsberg, Deutschland) der kleinen Arbeitsgruppe, die anlässlich der Sitzung am 7. Oktober 2004 gebildet und mit der Ausarbeitung der erforderlichen Vorschläge für die Änderung der Anhänge F und G beauftragt wurde, um diese mit den bestehenden EU-Regelungen kompatibel zu machen, stellte die Vorschläge der kleinen Arbeitsgruppe vor. Mitglieder dieser kleinen Arbeitsgruppe sind Frankreich, Deutschland, Griechenland, Litauen, die Slowakei, die Schweiz, die UIC, die UIP und die EU-Kommission.

Der Vorsitzende der kleinen Arbeitsgruppe schloss mit der Feststellung, dass das Ziel der Arbeitsgruppe voll erreicht wurde und dass die rechtlichen Probleme, die sich zwischen den beiden Systemen ergaben, durch die Annahme der Vorschläge gelöst werden könnten. Die Vorstellung der Vorschläge führte zu keinen unmittelbaren Kommentaren, doch teilte der Vertreter der EU-Kommission mit, dass sie und die EU-Mitgliedstaaten 8 Monate benötigen, um zu einer Position zu gelangen, bevor der Revisionsausschuss im Hinblick auf eine formelle Annahme zusammentreten kann. Die Änderungen könnten frühestens 12 Monate nach deren Notifizierung an die Mitgliedstaaten in Kraft treten.

Fahrzeughaltermarkierung (VKM)

Bezüglich der Kodierung der Fahrzeughaltermarkierung teilte der Vertreter der EU-Kommission mit, dass die Kommission die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) beauftragt hat, ein Register der Fahrzeughalter innerhalb der EU einzurichten und zu verwalten. Da Güterwagen nicht nur innerhalb der EU sondern auch in anderen OTIF-Mitgliedstaaten und darüber hinaus verkehren, müssen die Codes überall einzigartig sein. Die Sitzung vereinbarte, dass das Sekretariat und ERA versuchen sollten, so schnell wie möglich zu einer Übereinkunft zu einem VKM-Register und dessen Verwaltung zu kommen, einschließlich gemeinsamer Regeln betreffend die Antragstellung und die Zuteilung von Codes.

Rechtliche Grundlage für bestehende Fahrzeuge und neue Fahrzeuge, die gemäß dem RIV/RIC gebaut wurden

Die überaus wichtige und wesentliche Diskussion, ob Fahrzeuge, die mit der Markierung RIV oder RIC versehen sind und gemäß den technischen Spezifikationen des RIV/RIC zugelassen und unterhalten sind, rechtlich weiterhin zwischen den Staaten, die das COTIF 1999 ratifiziert haben, verkehren können, und ob

neue Fahrzeuge gemäß diesen Regeln oder ihrem entsprechenden Ersatz¹ zugelassen werden können, führte zur Schlussfolgerung, dass eine Lösung in Artikel 11 APTU gefunden werden könnte. Dieser Artikel besagt, dass mit dem Inkrafttreten der Anlagen APTU (den technischen Spezifikationen), diese Anlagen vor der „Technischen Einheit“, dem RIV und dem RIC Vorrang haben.

Der Fachausschuss für technische Fragen kam einstimmig zur Schlussfolgerung, „dass Artikel 11 § 2 APTU so ausgelegt werden sollte/müsste, dass für die Zulassung von Rollmaterial im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten des COTIF und dem Inkrafttreten der technischen Vorschriften in den Anlagen APTU, die technischen Vorschriften, die in der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des COTIF 1999 geltenden Fassung des RIV, RIC und den UIC-Merkblättern enthalten sind, weiterhin anerkannt werden.“

Aus diesem Grunde werden die Zulassungen von bestehenden RIV/RIC-Fahrzeugen sowie die Zulassungen von neuen oder überholten Fahrzeugen auf der Grundlage dieser Regeln von den OTIF-Mitgliedstaaten, welche die Anhänge F und G anwenden, gegenseitig anerkannt.

Eine allgemeine Meinung bestand ebenfalls darin, dass die erforderlichen Übergangsbestimmungen für bestehende Fahrzeuge in die Anlagen APTU aufgenommen werden müssen, um die sog. „grandfather's rights“ anzuwenden.

Für die Staaten, die das COTIF 1999 nicht ratifiziert haben sowie für Staaten, die eine Erklärung gemäß Artikel 42 COTIF abgegeben haben, wonach sie diese Anhänge nicht anwenden werden, ziehen Artikel 11 APTU und dessen Auslegung selbstverständlich keine ähnlichen Verpflichtungen nach sich.

Gemeinsamer Arbeitsbereich

Der Vertreter der UIP stellte die Idee zur Schaffung eines „gemeinsamen Arbeitsbereiches“ in Form einer gemeinsamen elektronischen Informationsplattform vor, die allen Akteuren des Eisenbahnbereichs einen schnellen Zugang zu den benötigten Informationen liefert, ohne lange Suchen, insbesondere in zahlreichen Websites, durchführen zu müssen. Dies würde die Arbeit im Hinblick auf die Beibehaltung eines Wissenstandes, der auf dem neuesten Stand ist,

1 Die technischen Spezifikationen des RIV werden seit Juli 2006 vom Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), der zwischen der UIC, der UIP und ERFA geschlossen wurde, abgelöst.

erheblich erleichtern und somit auch zur Sicherheit beitragen.

Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung des Fachausschusses für technische Fragen soll Ende April 2007 stattfinden.

Dokumentation

Alle während dieser Sitzung verwendeten Dokumente, einschließlich der Tagesordnung und der Niederschrift mit den Anlagen sind auf der OTIF-Homepage, Bereich „Technik/Zulassung“² einsehbar. (Übersetzung)

Rechtsprechung

Cour d'Appel Aix-en-Provence

Urteil vom 19. Oktober 2005

Bezüglich der Art der Haftung des Beförderers in Anbetracht der Tatsache, dass das Opfer über keinen Beförderungsausweis verfügte, kann es sich nicht um eine vertragliche Haftung handeln¹. Die Haftung kann nur als quasideliktische Haftung begründet werden. Das fehlerhafte Verhalten des Reisenden, der versucht, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen, ist für den Beförderer vorhersehbar und muss bzw. kann verhindert werden.

Vgl. Artikel 1384 Abs. 1 des französischen Zivilgesetzbuches

Zusammenfassung:

Beim Versuch, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen, verlor das 17-jährige Opfer, das über keinen Beförderungsausweis verfügte, das Gleichgewicht und stürzte unter den Zug, wobei es sich schwere Verletzungen zuzog. Da das Opfer über keinen Beförderungsausweis verfügte, muss die Haftung der SNCF als quasideliktische Haftung begründet werden. In Anwendung des Artikels 1384 Abs. 1 des Zivilgesetzbuches gilt die Vermutung, dass die SNCF

² www.otif.org/html/e/tech_adm_CExp_tech_doc2006.php

¹ Auch die Bestimmungen der ER CIV betreffend die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden gelten nur für vertragliche Beförderungen (s. Art. 1 § 1 CIV)

für die vom Zug, der sich in ihrer Obhut befand, verursachten Schäden haftet. Sie kann sich von dieser Haftung nur dann vollständig befreien, wenn sie den Beweis eines ausschließlichen Verschuldens des Opfers, das die Merkmale höherer Gewalt aufweist, erbringt oder nachweist, dass der Schaden auf ein unvorhersehbares und unvermeidliches Ereignis zurückzuführen ist. In diesem Fall hat sie einen solchen Nachweis nicht erbracht. Das Verhalten eines Reisenden, der den Bahnsteig verspätet erreicht, dabei feststellt, dass der Zug, den er nehmen möchte, am Anfahren ist und versucht, auf diesen aufzuspringen, obwohl der Zug sich bereits in Bewegung gesetzt hat, ist für die SNCF, die praktisch täglich mit einem solchen Verhalten konfrontiert ist, keineswegs unvorhersehbar. Dieses Verhalten ist für die SNCF auch keineswegs unvermeidlich, da diese über entsprechende moderne Mittel verfügt, um solche Unfälle zu vermeiden (automatische Zugangstore zu den Bahnsteigen, Abgrenzung des Bahnsteigs gegenüber den Gleisen durch Zugangsschleusen zu den Zügen, usw.). Demzufolge ist das Verhalten des Opfers zwar insofern fehlerhaft, als es besonders unüberlegt und unvorsichtig war, dennoch weist es nicht die Merkmale höherer Gewalt auf. Daher ist nur eine teilweise Haftungsbefreiung in Höhe von 50 Prozent gerechtfertigt.

(Aus : JurisData Nr. 2005-288012, LexisNexis SA)
(Übersetzung)

Bücherschau

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz, Becksche Kurzkommentare, 7., neu bearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2006, XXV, 662 Seiten. ISBN 3 406 54903 9

Die kurz vor der Herausgabe der 6. Auflage dieses Kurzkommentars in Kraft getretenen Vorschriften des zweiten Gesetzes zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften und die Vorschriften des Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes, die das Haftungsrecht grundlegend neu gestalten, haben mittlerweile Eingang in die Rechtsprechungspraxis in Deutschland gefunden und waren Gegenstand zahlreicher Erörterungen des Schrifttums. Die 7. Auflage des Kommentars behandelt die Bewertung dieser Neuerungen durch Rechtsprechung und Schrifttum mit Stand vom 1. März 2006.

Darüber hinaus berücksichtigt der Kommentar die Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, des Verjährungsrechts und der allgemeinen Geschäfts-

bedingungen der Bahnen sowie nahe bevorstehende Änderungen der Eisenbahnverkehrsordnung, des internationalen Eisenbahnrechts und der allgemeinen Bedingungen für die Elektrizitätsversorgung.

Ein Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis sowie ein ausführliches Sachregister, entsprechend der Tradition des Verlages, erleichtert die Benutzung des Werkes.

Dieser wie immer sehr sorgfältig bearbeitete Standardkommentar des bekannten Autors ermöglicht es Juristen von Versicherungen und sonstigen Rechtsdiensten, Richtern, Rechtsanwälten und anderen Interessierten, ohne zu grosse Schwierigkeiten Lösungen bei haftungsrechtlichen Fragen zu finden und kann daher wärmstens empfohlen werden.

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 20. Ergänzungslieferung, Stand 1. Mai 2006

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (zuletzt s. Zeitschrift 1/2006, S. 17). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit. Das Grundwerk umfasst 2'625 Seiten.

Die Sammlung umfasst vier Bände. Die ersten zwei Bände sind dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, der dritte ist dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer und dem europäischen Recht gewidmet; der vierte Band deckt die Kategorien „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung.

Der umfangreichste Teil der 20. Ergänzungslieferung bezieht sich auf den Abschnitt „Deutsches Recht“, der zweitumfangreichste auf den Abschnitt „Europäisches Recht“. Was den ersten Abschnitt betrifft, wurden die Erläuterungen zum Gesetz über die Gründung der Deutsche Bahn AG unter Berücksichtigung der neu ergangenen Rechtsprechung aktualisiert. Diese betrifft unter anderem den diskriminierungsfreien Netzzugang. Im Übrigen handelt es sich um eine Wiedergabe neuer oder novellierter Vorschriften. Der Umfang der Än-

derungen zeigt, dass die Bahnreform nach wie vor im Gange ist und Auswirkungen in den verschiedensten Bereichen hat.

Vor dem Hintergrund der Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverbänden (CIT-RNE-UIC-CER-EIM-ERFA) über die Europäischen allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (European General Terms and Conditions of use of the Railway Infrastructure) sind die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege“, deren allgemeiner Teil eine in den Abschnitt „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ einzuordnende Ergänzung darstellt, aktuell von Interesse. Es handelt sich um allgemeine Bedingungen, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den Betreibern der Schienenwege unverbindlich zur Verwendung für die gesamte Geschäftsverbindung mit den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen empfiehlt.

Angesichts der erwarteten Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im euroasiatischen Raum, insbesondere von und nach China überrascht nicht, dass die im Jahre 2001 zwischen Deutschland und China abgeschlossene Vereinbarung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens im vergangenen Jahr präzisiert und ausgeweitet wurde. Die aktuelle Fassung der Vereinbarung findet sich in dieser Ergänzungslieferung.

Das „Eisenbahnrecht“ stellt eine umfassende Sammlung der Vorschriften über die stets vielfältigeren Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen dar. Als solche ist sie ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der rasanten Entwicklung und der Informationsflut leicht die Übersicht behält.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3120/2006, p. 160/161 – Vente « Franco ». Les implications (M. Tilche)

Idem, n° 3135/2006, p. 412 – Lettre de voiture électronique. L'e-CMR

Idem, n° 3138/2006, p. 457-459 – Interprétation et application [de la CMR] (W. Czapski)

Idem, n° 3140/2006, p. 494/495 – Force majeure. Pour une spécificité « transport » (M. Tilche)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 8/2006, S. 5-12 und 9/2006, S. 7-13 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum RID/ADR – Teil 1 und 2 (J. Conrad, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit de transports, Rouen, N° 49/2006, p. 1-4 – Tableau comparatif des régimes de responsabilité des transporteurs maritimes dans les Règles de La Haye-Visby et Hamburg (F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2006, S. 336-339 – Die Aktivlegitimation im Recht des internationalen Eisenbahngütertransports (I. Koller)

Verkehr, Int. Wochenzeitschrift für Logistik und Transport, Wien, Nr. 33/2006, S. 4/6 – Unkenntnis vermeiden (COTIF 1999)