



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2006

114. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 57

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIM, S. 57

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

106. Tagung – Bern, 29./30.11.2006 – S. 57

RID-Fachausschuss

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

43. Tagung – Helsinki, 2.-5.10.2006 – S. 58

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

Genf, 25.-27.10.2006, S. 61

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

30. Sitzung – Genf, 4.-12.12.2006 – S. 63

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“
60. Tagung – Genf, 15.-17.11.2006 – S. 64

Ausschuss der Vereinten Nationen für Internatio- nales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – 18. Tagung – Wien 6.-
17.11.2006 – S. 66

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Frachtbrief CIM/SMGS – Rechtsgruppe
Warschau, 12./13.9.2006 und Bern, 17./18.10.2006 – S. 67

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) Generalversammlung 2006 – Bern, 26.10.2006 – S. 68

RailNetEurope (RNE)

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

European General Terms and Conditions of use of the railway
infrastructure

Wien, 19./20.4., Brüssel, 8./9.6., Bern, 31./30.8. und
16./17.11.2006, S. 68

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris - Urteil vom 22.2.2006 Schlammlawine auf
den Eisenbahngleisen – Haftung der Eisenbahn (Landesrecht) –
S. 69

Sonstige Informationen

Internationale Konferenz zur Verkehrsmittel- und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Mannheim, 9.11.2006, S. 70

Konferenz der ZSSK Cargo «Geschäftsjahr 2007»

Piešťany (Slowakei), 21.11.2006, S. 70

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und
Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren,
S. 71

Dickinson, Andrew/ Mc Bain, Graham S./ Baggallay, Roger/
Murphy QC, Laurence, (consultant editors), Butterworths
International Commercial Litigation Handbook, S. 72

Spera/Svoboda: Die Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr, S. 72

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 73

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

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

4/2006

114. Jahrgang – Oktober - Dezember

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

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 3 vom 1. Dezember 2006

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Eintragung der von der Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH (DE – 25938 Nordseebad Wyk auf Föhr) betriebenen Fährlinien Dagebüll-Amrum (31.03.-28.10.) und Dagebüll-Amrum über Wyk auf Föhr wird der Abschnitt neu herausgegeben.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 §§ 1, 3-5.

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 3 vom 1. November 2006

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Eintragung der von der „DFDS A/S“ (Sundkrogsgade 11, DK – 2100 Copenhagen Ø) betriebenen Fährlinie Sassnitz-Baltiysk wird der Abschnitt neu herausgegeben. Die Eintragung dieser Linie ermöglicht Verkehre zwischen Deutschland und Russland auf der Grundlage der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (Artikel 1 § 2 CIM).

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 §§ 1, 3-5.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

106. Tagung

Bern, 29./30. November 2006

Der Verwaltungsausschuss, in der neuen, von der

8. Generalversammlung für die Amtszeit vom 1. Oktober 2006 bis 30. September 2009 beschlossenen Zusammensetzung (s. Zeitschrift 3/2006, S. 39), tagte am 29. und 30. November 2006 in Bern unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand (Spanien).

Die 106. Tagung ist die erste Tagung des Verwaltungsausschusses unter dem System des COTIF 1999.

Hauptsächlich auf Grund der infolge des Inkrafttretens des COTIF 1999 erforderlich gewordenen Änderungen hat der Verwaltungsausschuss eine neue Fassung der Finanz- und Buchführungsordnung und des Personalstatuts genehmigt. Die neue Finanz- und Buchführungsordnung und das neue Personalstatut treten beide am 1. Januar 2007 in Kraft.

Da das Arbeitsprogramm und der Voranschlag nunmehr einen Zeitraum von zwei Kalenderjahren abdecken (Art. 25 COTIF), hat der Ausschuss das Arbeitsprogramm 2007/2008 sowie die Entwürfe des Voranschlags 2007 und des voraussichtlichen Voranschlags für das Jahr 2008, die vom Sekretariat vorgelegt wurden, genehmigt.

Im Finanzbereich hat der Ausschuss außerdem entsprechend den Beschlüssen der 8. Generalversammlung (s. Zeitschrift 3/2006, S. 37/38) die erforderlichen Beschlüsse betreffend die Anwendung des Artikels 6 § 7 des Protokolls von Vilnius getroffen. Er nahm auch von der finanziellen Lage der Organisation und der aktuellen Lage des Anlagevermögens Kenntnis.

Der Verwaltungsausschuss hat darüber hinaus Herrn Gustav Kafka auf den Dienstposten des Rates berufen. Herr Kafka tritt die Nachfolge von Herrn Mutz an, der am 1. Februar 2007 in den Ruhestand tritt.

Der Verwaltungsausschuss wurde außerdem über den Stand der Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und dem Generalsekretär bezüglich des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF unterrichtet. Er unterstützte insbesondere die vom Generalsekretär im Namen der OTIF festgesetzten Ziele im Hinblick auf eine Übereinkunft über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft ohne unnötig Zeit zu verlieren.

Der Ausschuss nahm schließlich von den Informationen des Sekretariates bezüglich der Diplomatischen Konferenz zur Annahme eines Eisenbahnprotokolls¹ zum Übereinkommen von Kapstadt, die vom 12. bis 23. Februar 2007 in Luxemburg stattfinden wird,

Kenntnis. Er ermutigte alle Mitgliedstaaten der OTIF an dieser Diplomatischen Konferenz teilzunehmen.

Die 107. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 23. und 24. Mai 2007 in Bern statt.
(Übersetzung)

RID-Fachausschuss

Helsinki, 2.-5. Oktober 2006

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

43. Tagung

Helsinki, 2. – 5. Oktober 2006

16 Mitgliedstaaten (Quorum erreicht) sowie die Russische Föderation, die Europäische Gemeinschaft, das CIT, die UIC, die UIP und zum ersten Mal die OSShD und die ERA (Europäische Eisenbahn-Agentur) nahmen auf Einladung des finnischen Verkehrsministeriums an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teil.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (s. Zeitschrift 2/2006, S. 24-25)

Entgleisungsdetektion

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass noch keine Ergebnisse des für die siebte Tagung der Arbeitsgruppe angekündigten Betriebsversuchs mit modifizierten Entgleisungsdetektoren vorliegen. Eine Information soll bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe durch den Hersteller erfolgen. Da der RID-Fachausschuss beschlossen hat, bis 2009 Zielvorgaben für Entgleisungsdetektoren im RID zu beschreiben, sollten die Hersteller von Entgleisungsdetektoren bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe darlegen, wie weit die Einsatzreife der verschiedenen Systeme ist.

Maßnahmen zur Verhinderung und Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen

Der Vertreter Deutschlands erläuterte sein Dokument, in dem Gedanken zu einer Alternative zu der in der Norm

¹ Für nähere Einzelheiten, siehe www.otif.org/html/d/droit_CD_otif_unidroit_inv_oj2007.php

EN 13094 verwendeten quasistatischen Prüfmethode enthalten sind. Nach seiner Ansicht ist die Wahl eines Sandwich-Covers nur in den Fällen angebracht, in denen für den zu befördernden Stoff eine Isolierung des Tankkörpers erforderlich sei. Die Verwendung von Baustahl für die Sandwich-Konstruktion erscheint ihm nicht sinnvoll, da in diesem Fall die Variante "Schutzschild" materialsparender sei.

Da die Arbeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) fortgesetzt werden, wurde vereinbart, die in der entsprechenden Sondervorschrift gewählten Formulierungen momentan nicht zu ändern. Insbesondere sollte der Aufbau des Sandwich-Covers nicht präzisiert werden, da unterschiedliche Aufbauten das Ziel (gleiches Arbeitsaufnahmevermögen) erfüllen können.

Telematik

Der Vertreter Deutschlands informierte den RID-Fachausschuss darüber, dass in Deutschland bis Ende Oktober ein Forschungsvorhaben vergeben werden soll, bei dem zu prüfen ist, wie die beispielsweise bei verschiedenen Speditionen vorhandenen Insellösungen für telematische Anwendungen auch für Sicherheitsaspekte bei der Beförderung gefährlicher Güter genutzt werden könnten (z.B. Verknüpfung mit Rettungsdiensten und anderen Beteiligten). Alle bisherigen, in diesem Bereich durchgeführten Studien, wie z.B. MITRA, sollten in dieses Projekt einfließen. Er bat die übrigen Mitgliedstaaten, ihm eventuelle weitere Studien zur Verfügung zu stellen. Um eine möglichst praxisnahe Durchführung des Projekts sicherzustellen, regte er eine Diskussion in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" an.

Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutganzzügen und Umfahrung von Ballungszentren und Bahnhöfen

Der RID-Fachausschuss stimmte der Empfehlung der Arbeitsgruppe zu, diese beiden Themen erst wieder aufzugreifen, wenn konkrete Dokumente dazu eingebracht werden.

Notfallmanagement und Gefahrgutatlas

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass für Zwecke des Umwelt- und Zivilschutzes nicht nur die Daten des Eisenbahnverkehrs, sondern auch die des Straßenverkehrs erforderlich sind, um ein vollständiges Bild zu erlangen.

Der RID-Fachausschuss hielt es derzeit für nicht erforderlich, in das RID eine zwingende Forderung nach

der Erstellung eines Gefahrgut-Atlas aufzunehmen. Die Arbeiten der Arbeitsgruppe zu dieser Thematik werden daher eingestellt.

Tropfleckagen

Der Vorsitzende erläuterte, dass die Diskussionen in der Arbeitsgruppe gezeigt hätten, dass nicht zwingend eine Vorschriftenänderung angestrebt werden müsse, solange keine systematischen Ursachen erkennbar seien.

Der Vertreter der UIC erklärte, dass Tropfleckagen Auswirkungen auf den gesamten Eisenbahnbetrieb hätten. Er wird versuchen, präzisere statistische Daten für Tropfleckagen vorzulegen.

Der Vertreter der Niederlande war der Ansicht, dass neben der Prüfung und Ausbesserung von Kesselwagen auch das Befüllen der Kesselwagen näher betrachtet werden müsste. Nach seiner Meinung handelt es sich um ein Problem der Qualitätssicherung.

Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass die Problematik der Tropfleckagen auch in Deutschland bestehe. Zur Verbesserung der Situation hat der Verband der Mineralölwirtschaft ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, über das bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe informiert werden soll.

Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagen-Regelung)

Dieses Thema war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. Finnland beantragte, die Schutzwagen-Regelung auf Kesselwagen für giftige Gase auszuweiten und in Anbetracht der Gefahr eines BLEVE eine Diskussion über eine weitere Ausdehnung auf LPG-Kesselwagen anzustoßen. Über die bisherigen Vorschriften hinausgehend wurde für Kesselwagen mit giftigen Gasen ein Schutzwagen zwischen Triebfahrzeug und Kesselwagen und am Zugende beantragt. Es wurde vereinbart, dass sich zunächst die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" mit der Problematik befasst.

Sonstige Anträge

Unter Punkt 5 der Tagesordnung befasste sich der RID-Fachausschuss mit dem Verweis unter Punkt 5 auf das UIC-Merkblatt 471-3 O (Prüfungen durch die Absenderbahn), dem Schutz der Klapptafeln an Kesselwagen und der Begriffsbestimmung der „rollenden Landstraße“.

Erfahrungsaustausch für Sachverständige (s. Zeitschrift 3/2006, S. 48)

Es wurde daran erinnert, dass dieser Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige das Ziel des Erfahrungsaustausches hervorgehoben hat, das darin besteht, eine Vereinheitlichung der Prüfungen in den Fällen zu erreichen, in denen das RID auslegungsbedürftige Vorschriften enthält. Dies ist vor dem Hintergrund der Liberalisierung der Prüftätigkeit und des Konkurrenzdrucks der verschiedenen Prüfstellen von entscheidender Bedeutung.

Der Vertreter Frankreichs forderte, den Arbeitsauftrag für diesen Erfahrungsaustausch besser zu definieren, um zu vermeiden, dass in die Kompetenzen des RID-Fachausschusses eingegriffen wird.

Der Vertreter der Niederlande wies darauf hin, dass die Prüfanforderungen für Tanks von Tankfahrzeugen und Tanks von Kesselwagen identisch sind, so dass eine gemeinsame Plattform für einen Erfahrungsaustausch gesucht werden sollte.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass ein Erfahrungsaustausch von Sachverständigen nur im RID vorgeschrieben ist. Sollten ähnliche Vorschriften für Gasdruckgefäße und Tanks aus der TPED-Richtlinie in das RID/ADR übernommen werden, wie dies bei der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert wurde, könne das bisherige Verfahren durch ein neues auf Ebene der Gemeinsamen Tagung abgelöst werden.

Der RID-Fachausschuss schloss sich der Schlussfolgerung des Erfahrungsaustausches an, wonach keine Notwendigkeit besteht, eine verpflichtende Teilnahme für alle Sachverständigen vorzuschreiben. Vielmehr genügt es, dass ein Vertreter der zuständigen Behörde und mindestens ein Sachverständiger jedes Mitgliedstaates anwesend ist, die in der Lage sind, in ihrem Land eine Multiplikatorfunktion wahrzunehmen.

Technische Information in der Tankakte

Es wurde eine Diskussion darüber angeregt, wie vermieden werden kann, dass ein zurückgewiesener Tank einer anderen Prüfstelle zugeführt wird, ohne dass eine Behebung der festgestellten Mängel vorgenommen wurde.

Die Vertreterin Belgiens und der Vertreter Frankreichs sprachen sich dafür aus, dass der Eigentümer oder Betreiber eines Tanks ein von der ursprünglichen Prüfstelle ausgestelltes Dokument mit der Angabe der Gründe der Zurückweisung fristgerecht mit dem Stempel des Sachverständigen, der die Behebung der Mängel bestätigt, an die ursprüngliche Prüfstelle

zurücksenden muss. Die Vertreterin Belgiens betonte, dass der von Belgien anlässlich einer früheren Gemeinsamen Tagung unterbreitete Antrag, die Pflicht einzuführen, eine nicht bestandene Prüfung bei der gleichen Prüfstelle zu wiederholen, erneut geprüft werden könnte.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalyse“

Die für das Jahr 2006 vorgesehene Sitzung der Arbeitsgruppe konnte aus Zeitgründen nicht stattfinden. Die Schweiz wird diese Tagung voraussichtlich im April 2007 abhalten. Nachdem die Risikoanalyse in Zusammenhang mit den neuen Tunnelregelungen im ADR auch für den Straßenverkehr an Bedeutung gewinnt, bat der Vorsitzende den Vertreter der Schweiz, zu dieser Tagung auch den Vorsitzenden der WP.15 einzuladen.

Verschiedenes

Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)

Der Vertreter der ERA, die erstmals an einer Sitzung des RID-Fachausschusses vertreten war, erläuterte in einer Präsentation die Arbeitsweise, die Organisation und die Aufgaben der ERA. Er definierte die Schnittstellen, die sich zwischen der RID-Rahmenrichtlinie 96/49 einerseits und der Interoperabilitätsrichtlinie 2001/16 und der Sicherheitsrichtlinie 2004/49 andererseits ergeben. Darüber hinaus stellte er die Wichtigkeit einer zukünftigen Zusammenarbeit heraus, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Rechtsvorschriften widerspruchsfrei sind.

Der RID-Fachausschuss stellte fest, dass eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit der ERA unbedingt erforderlich ist, und äußert den Wunsch, dass ein Vertreter der ERA in Zukunft an allen Sitzungen des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" teilnimmt. Dies ist von besonderer Bedeutung, weil im RID in Zukunft auf die TSI verwiesen werden wird. Wegen der Harmonisierung mit den übrigen Verkehrsträgern sollten Diskussionen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter ausschließlich im Rahmen des RID-Fachausschusses geführt werden.

Information der Europäischen Kommission über die gemeinsame Gefahrgut-Rahmenrichtlinie

Der Vertreter der Europäischen Kommission erklärte, dass der Entwurf der gemeinsamen Rahmenrichtlinie für Schiene, Straße und Binnenschifffahrt fertig gestellt sei

und nun den übrigen Bereichen der Kommission zur Stellungnahme vorgelegt wird. Die Übersetzung der Richtlinie wird im Dezember 2006 abgeschlossen sein, so dass Anfang 2007 eine Beratung im Rat erfolgen könne.

(Der vollständige Bericht über diese Tagung ist in die Homepage der OTIF eingestellt.)

Nächste Tagung

Die 44. Tagung des RID-Fachausschusses wird vom 19. bis 23. November 2007 eventuell auf Einladung Kroatiens in Zagreb stattfinden.
(Übersetzung)

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

Genf, 25.-27. Oktober 2006

28 Regierungen und 9 internationale staatliche oder nichtstaatliche Organisationen haben an den Arbeiten der 81. Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn J. Franco (Portugal) teilgenommen.

Dokumentation

Die Arbeitsgruppe bedauerte, dass die Dokumentation sehr spät verteilt wurde, dass einige Dokumente nicht rechtzeitig übersetzt wurden und andere nicht von der Internet-Homepage der Transportabteilung herunter geladen werden konnten. Es wurde darüber hinaus festgestellt, dass sich die Situation nach und nach verschlechtert, ohne dass von der Abteilung „Konferenzdienste“, die die gesamte Dokumentation 6 Wochen vor Eröffnung der Tagung zwingend übermitteln muss, hierfür eine Erklärung geliefert wurde. Eine solche Situation erlaube kein effizientes Arbeiten.

Sicherheit in Straßentunneln

In der Erwägung, dass die neuen Vorschriften zur Sicherheit in den Straßentunneln, die 2007 in Kraft treten werden, keine ausreichende Sicherheitsgarantie liefern, hat der Vertreter der Schweiz einen Vorbehalt zu diesen Vorschriften geäußert. Die Schweiz ist der einzige Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt geäußert hat. Darüber hinaus hatte die Arbeitsgruppe vereinbart, bestimmte Probleme, insbesondere die Ausbildung der Fahrer und die Festlegung des Tunnelcodes durch oder für den Fahrer vor einer Beförderung, im Vorfeld zu prüfen.

Überwachung der Fahrzeuge

Die Arbeitsgruppe beschloss, die entsprechenden alten Vorschriften zu überarbeiten, um eine bessere Übereinstimmung mit den Sicherheitsvorschriften des neuen Kapitels 1.10 zu gewährleisten und dabei die Freistellungen im Zusammenhang mit den pro Beförderungseinheit beförderten Mengen zu berücksichtigen.

Im Beförderungsdokument entsprechend den internationalen Tarifen zu verwendenden Sprachen

Die Arbeitsgruppe nahm von der Bitte der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN zu prüfen, ob entsprechend der Anregung des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) es möglich wäre, im ADR die Möglichkeit im Beförderungsdokument Sprachen zu verwenden, die nach den internationalen Tarifen zulässig sind, zu streichen, Kenntnis.

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass diese Vorschrift ursprünglich aus Gründen der Harmonisierung mit den RID-Vorschriften aufgenommen wurde und diese nicht gestrichen werden können, einerseits weil es im internationalen Straßenverkehr keine Übereinkommen über internationale Tarife gibt, und andererseits weil es ihnen nicht annehmbar erschien, Übereinkommen zwischen Privatunternehmen zu akzeptieren.

Es wurde vereinbart, auf diese Frage bei der nächsten Sitzung zurückzukommen, bei der das UIC-Dokument als offizielles Dokument unterbreitet werden könnte.

Angleichung an das RID

Die Arbeitsgruppe lehnte die Angleichung an das RID für die orangefarbene Kennzeichnung in einer Beförderungskette, die eine Eisenbahnbeförderung einschließt, und für das Anbringen von Großzetteln an Beförderungsmitteln, die Versandstücke befördern, zum Zwecke der Erleichterung des Huckepackverkehrs und des kombinierten Verkehrs ab. Sie vereinbarte, dass es den betreffenden Beteiligten obliegt, diese Beförderungen zu erleichtern, wobei das ADR dies nicht verbietet, aber auch nicht vorschreibt. Hingegen akzeptierte sie eine Angleichung an das RID, was die orangefarbene Kennzeichnung an Wagen anbelangt, die Gegenstände in loser Schüttung befördern (z. B. Batterien).

Sicherheitsberater

Die Arbeitsgruppe nahm von den von der belgischen Behörde getroffenen Maßnahmen zur Kontrolle der Tätigkeit der Sicherheitsberater in den Unternehmen Kenntnis.

Die Diskussion zeigte, dass die diesbezüglich von den zuständigen Behörden getroffenen Maßnahmen von Land zu Land verschieden sind. Es wurde daran erinnert, dass das ADR zwar Stichkontrollen bezüglich der Anwendung des ADR vorsieht, eine systematische Kontrolle der Tätigkeiten der Sicherheitsberater jedoch nicht vorgesehen ist. Die zuständige Behörde ist jedoch berechtigt, die Identität der Sicherheitsberater in jedem Unternehmen zu kontrollieren und die von ihnen verfassten Jahresberichte zu prüfen.

Der Vertreter der IRU regte an, die Vorgehensweisen sowohl im Hinblick auf das Verfassen der Berichte der Sicherheitsberater als auch für die Kontrolle ihrer Tätigkeiten zu harmonisieren.

Auslegung der Vorschriften betreffend das Verladen, das Entladen und die Handhabung

Obwohl festgelegt ist, dass die Fahrzeuge und die Fahrer den Vorschriften entsprechen müssen, ist eine zwingend vorgeschriebene Konformitätsprüfung vor dem Be- oder Entladen nicht vorgesehen. Es wird lediglich vorgeschrieben, dass die Beförderung unterbrochen werden muss, wenn auf Grund der Prüfung der Dokumente oder einer Sichtprüfung von den Beteiligten festgestellt wird, dass die Vorschriften nicht eingehalten sind. Die Mehrheit der Delegationen war der Auffassung, dass diese Vorschriften nach Regeln des gesunden Menschenverstandes unter Berücksichtigung der jeweiligen Situation ausgelegt werden sollten, d. h., dass nicht dreimal am Tag das ADR-Ausbildungszertifikat eines Fahrers überprüft werden sollte, der zum gleichen Beladeort kommt, auch wenn ein Mindestmaß an Wachsamkeit ausgeübt, das Fahrzeug vor jedem Beladevorgang geprüft und die für jeden Beteiligten in Kapitel 1.4 vorgesehenen Pflichten eingehalten werden sollten. Es wurde festgestellt, dass die Anwendung dieser Vorschriften die Verantwortung der betroffenen Beteiligten voraussetzt, die gegebenenfalls auch für Nachlässigkeit haften.

Leitfaden für die Berechnung von Risiken

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN sie aufgefordert hatte, den vom RID-Fachausschuss für die Berechnung von Risiken bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn

angenommenen Leitfaden auf freiwilliger Basis im Straßenverkehr anzuwenden, wobei dieser Leitfaden einen einheitlichen Ansatz bei der Bewertung der Risiken erlaubt, wenn die zuständigen Behörden berechtigt sind, zusätzliche Vorschriften auf ihrem Gebiet entsprechend Kapitel 1.9 des RID anzuwenden.

Es wurde daran erinnert, dass die Arbeitsgruppe es abgelehnt hatte, das Kapitel 1.9 des ADR jenem des RID anzugleichen. Einige Delegationen waren der Auffassung, dass der vom RID-Fachausschuss angenommene Leitfaden für die für den Straßenverkehr zuständigen Behörden von Nutzen sein könnte, doch waren die meisten Delegationen der Meinung, dass die Beschlüsse zur Einschränkung des Verkehrs im Rahmen des Abschnitts 1.9.3 des ADR höchst politischer Natur sind und ausschließlich in die Zuständigkeit der Staaten gehören. Die Europäische Kommission befürwortete das Vorgehen des RID-Fachausschusses.

Leider erwähnt der offizielle Bericht nicht die Schlussfolgerung des Vorsitzenden, nämlich dass diese Frage bei der nächsten Sitzung behandelt werden wird....

Mandat und Geschäftsordnung der Arbeitsgruppe (s. Zeitschrift 3/2006, S. 40-42)

Die Arbeitsgruppe nahm die beiden Dokumente an. Bezüglich der Geschäftsordnung stellte die Arbeitsgruppe mit Zufriedenheit fest, dass der Exekutiv-ausschuss der ECE akzeptiert hat, dass Staaten, die nicht Mitglied der ECE sind, vorbehaltlich der Genehmigung des Binnenverkehrsausschusses, über ein Stimmrecht verfügen können. Die Arbeitsgruppe nahm mit großer Mehrheit den Beschluss an, dass Beschlüsse betreffend ein Rechtsinstrument nur bei Anwesenheit von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten und unter der Voraussetzung gefasst werden können, dass die Anzahl an Ja-Stimmen mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen stimmberechtigten Mitglieder ist. Hierbei handelt es sich um eine Angleichung an die Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses.

(Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

30. Sitzung

Genf, 4. – 12. Dezember 2006

Die Experten oder Beobachter von 26 Staaten und 37 staatlichen oder nichtstaatlichen internationalen Organisationen haben an den Arbeiten dieser letzten Sitzung des Zweijahreszeitraums 2005-2006 im Rahmen der 15. Überarbeitung des UN-Modellvorschriftenwerks teilgenommen.

Der Unterausschuss prüfte die Gesamtheit der Änderungen des UN-Modellvorschriftenwerks, einschließlich der Strukturreform der Vorschriften betreffend die radioaktiven Stoffe, die anlässlich der drei letzten Tagungen angenommen wurden, und bestätigte sie. Er äußerte sich auch zu den offen gebliebenen Fragen (s. Zeitschrift 3/2006, S. 42-43) und zu neuen Fragen. Diese 15. Überarbeitung wird in den verkehrsträgerspezifischen Regelungen, darunter dem RID/ADR/ADN, berücksichtigt werden und zeitgleich am 1. Januar 2009 in Form einer neuen Ausgabe in Kraft gesetzt werden. Die Beratungen betrafen insbesondere die folgenden Probleme und Fragen:

Begrenzte Mengen, freigestellte Mengen

Bezüglich der neuen Vorschriften für in freigestellten Mengen verpackte gefährliche Güter ist im Vergleich zu den in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter zur unterschiedlichen Kennzeichnung ein weiteres Problem bezüglich der Dokumentation hinzugekommen, nämlich dass wenn ein Beförderungsdokument die Sendung begleitet, was in der Regel der Fall sein sollte, muss dieses Dokument im Gegensatz zu den begrenzten Mengen einen entsprechenden Hinweis enthalten. Die multimodale Beförderung wird dadurch nicht erleichtert, zumal für jeden aufeinanderfolgenden Beförderungsvorgang verschiedene Personen als Absender bzw. Empfänger angegeben werden können. In diesem Zusammenhang haben einige Experten auch die Meinung vertreten, dass der Mangel an Harmonisierung der zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern für begrenzte Mengen geltenden Vorschriften unglücklich und es schwierig sei, dieses Problem zu lösen, wenn die ICAO weiterhin eine Bezettelung und eine Kennzeichnung verlangt, die nicht mit jenen des UN-Modellvorschriftenwerks übereinstimmt. Das Durcheinander wäre noch größer gewesen, wenn der Unterausschuss neue Freistellungen für die für die pharmazeutische Forschung und Entwicklung bestimmten Stoffe in geringen Mengen angenommen

hätte. Wer hätte sich in diesem Wirrwarr zurechtgefunden?

Klassifizierung von Feuerwerkskörpern

Die Möglichkeit der vorgegebenen Klassifizierung von Feuerwerkskörpern, die aufgenommen wurde, um eine analoge Klassifizierung mit einer ausreichenden Sicherheitsmarge zu ermöglichen, ohne auf Prüfungen zurückgreifen zu müssen und um die Arbeit der zuständigen Behörden, die nicht über die Mittel zur Durchführung der Prüfung verfügen, zu erleichtern, wurde verstärkt, da in einigen Fällen die Industrie diese neuen Vorschriften umgeht, indem sie die pyrotechnischen Bestandteile ändert. Dabei wurde nicht außer Acht gelassen, dass sich vor Kurzem ein neues schweres Unglück im Vereinigten Königreich ereignet hatte.

Aufprallfläche für die Fallprüfung

Die neuen Vorschriften für die Aufprallfläche bei der Fallprüfung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen wurden in Frage gestellt, da die Aufprallflächen zahlreicher Prüflabore nicht den in der entsprechenden ISO-Norm vorgesehenen Spezifikationen entsprechen. Es wurde jedoch unterstrichen, dass die Industrie eingesteht, dass die Merkmale der Aufprallfläche einen entscheidenden Einfluss auf die Prüfergebnisse haben und die Prüfungen daher harmonisiert werden sollten. Es wurde schließlich beschlossen, in das Regelwerk nur einen Text aufzunehmen, der lediglich Leistungsanforderungen übernimmt, ohne sie jedoch vorläufig zu beziffern.

Verpackungsanweisungen

Bezüglich der Verpackungsanweisung (P099) und der Großpackmittelanweisung (IBC99), die auf die Zulassung durch die zuständige Behörde verweisen, wurde angeregt, dass es sinnvoll wäre, eine Harmonisierung ins Auge zu fassen, da die Vorschriften der IATA, des RID/ADR/ADN und bestimmter nationaler Regelwerke manchmal präziser und unterschiedlich sind. Es wurde daran erinnert, dass es sich um Stoffe handelt, die sehr hohe oder spezifische Gefahren bergen, die in diesen Fällen keine Sondergenehmigung erfordern, wobei diese Abweichung zu Schwierigkeiten im multimodalen Verkehr sowie bei Kontrollen führt. Einige Experten sprachen sich gegen die Pflicht aus, eine Kopie der Zulassung durch die zuständige Behörde den betreffenden Sendungen beizufügen, da die Dokumentation in Papierform ein Hindernis für die Erleichterung des Handels darstelle. Die Pflicht zur Mitführung einer Kopie der Zulassung wurde jedoch angenommen.

Packzertifikate

Der Antrag, der darauf abzielte, für die Packzertifikate des Containers oder des Fahrzeugs elektronische Unterschriften zu genehmigen, wenn deren Gültigkeit durch die geltenden Gesetze und Regelungen anerkannt ist, sowie ihren Austausch, im Falle eines elektronischen Datenaustauschs, durch den Namen einer berechtigten Person, wurde angenommen.

Radioaktive Stoffe

Im Zusammenhang mit den radioaktiven Stoffen bemerkte der Unterausschuss, dass die Generalkonferenz der IAEA auf ihrer Tagung im September 2006 eine Resolution angenommen hat, die darauf abzielt, die Zusammenarbeit zwischen den Vereinten Nationen und der IAEA im Hinblick auf die Harmonisierung der Texte des Regelwerks der IAEA und dem UN-Modellvorschriftenwerk beizubehalten und zu fördern. Die IAEA beabsichtigt, die Arbeiten in diesem Sinne fortzuführen, was zur Veröffentlichung einer überarbeiteten Fassung ihres Regelwerks im Jahre 2009 führen sollte. Zu diesem Zweck wird eine Beratergruppe eingesetzt werden.

Der Unterausschuss nahm von den schweren Problemen, die sich dann ergeben, wenn Sendungen mit radioaktiven Stoffen von Hafen- oder Flughafenbehörden, Beförderern oder Spediteuren abgelehnt werden, selbst wenn alle Vorschriften eingehalten wurden. Zahlreiche radioaktive Stoffe haben eine begrenzte Lebensdauer. Wenn bei der Beförderung Verzögerungen auftreten, verlieren sie jeglichen Nutzen, was besonders schwerwiegende Folgen bei radioaktiven Quellen hat, die für einen medizinischen oder pharmazeutischen Gebrauch bestimmt sind.

Der Unterausschuss nahm des Weiteren von den Bemühungen der IAEA, der IMO, der ICAO und der IATA, dieser Tendenz, Sendungen abzulehnen, Einhalt zu gebieten, Kenntnis und vertrat die Meinung, dass sich diesen Bemühungen angeschlossen und alle betroffenen Organisationen ermutigt werden sollten, mit der IAEA zusammenzuarbeiten.

Schließlich nahm der Unterausschuss vom Entwurf eines Leitdokuments der IAEA zur Sicherung der Beförderung radioaktiver Stoffe, das den Mitgliedstaaten der IAEA zur Stellungnahme unterbreitet wurde, sowie von den Widersprüchen zwischen diesem Dokument und den Sicherheitsvorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks Kenntnis.

Diese widersprüchlichen Vorschriften könnten in Zukunft eine neue Prüfung der Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks erfordern. Die Mitglieder des Unterausschusses wurden gebeten, eine effiziente Verbindung mit den für die eventuelle Anwendung der in diesem Leitdokument enthaltenen Vorschriften zuständigen Behörden sicherzustellen.

Leitgrundsätze des UN-Modellvorschriftenwerks

Der Unterausschuss nahm die vom Vertreter des Vereinigten Königreichs vorbereiteten Leitgrundsätze, die erklären, wie das Modellvorschriftenwerk ausgearbeitet wurde, an. Diese Grundsätze sind in der Internet-Homepage der Transportabteilung eingestellt.

Arbeitsprogramm für den nächsten Zweijahreszeitraum 2007-2008

Der Unterausschuss nahm ein umfangreiches und ehrgeiziges Arbeitsprogramm für den nächsten Zweijahreszeitraum an (s. S. 101 des in der Internet-Homepage der Transportabteilung eingestellten Berichts).

Wahl des Büros für den nächsten Zweijahreszeitraum

Der Unterausschuss wählte Herrn Robert Richard (USA) nach einem vom scheidenden Vorsitzenden durchgeführten Losentscheid (nach Stimmgleichheit beider Kandidaten nach zwei Wahlgängen) zum Vorsitzenden und Herrn Claude Pfauvadel (Frankreich) zum stellvertretenden Vorsitzenden.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

60. Tagung

Genf, 15.-17. November 2006

Die dritte gemeinsame (sog. „back to back“) Tagung der Gruppen „Eisenbahnverkehr“ der ECE/UNO und der

CEMT fand vom 15. bis 17. November 2006 in Genf unter dem Vorsitz von Herrn Croccolo (Italien) statt.

Delegierte aus 27 der 55 Mitgliedstaaten der ECE/UNO nahmen an der 60. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC.2) der ECE/UNO teil. Vertreter der Europäischen Kommission, des TER-Projektes, der OSShD, der UIC, der CER und des europäischen Verbandes der Bediensteten im Transportwesen (ETF) nahmen ebenfalls an der Tagung teil. Die OTIF war auch vertreten.

Die Arbeitsgruppe behandelte unter anderem die folgenden Fragen, die regelmäßig auf ihrer Tagesordnung erscheinen: Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr, Sicherheit und Sicherung im Eisenbahnverkehr, europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), Informationen über neue Begebenheiten in verschiedenen Bereichen des Eisenbahnverkehrs, Festlegung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Aspekte betreffend die Nutzungsgebühren, Interoperabilität und Harmonisierung der Bedingungen zwischen unterschiedlichen Eisenbahnverkehrssystemen, Produktivität des Eisenbahnverkehrs und TER-Projekt.

Bezüglich der **Erleichterung des Grenzübertritts** im internationalen Eisenbahnverkehr betraf die Diskussion erneut im Wesentlichen die Vorbereitung der internationalen Konferenz, die unter der Ägide der ECE/UNO stattfinden soll, sowie die beiden im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zu dieser internationalen Konferenz ausgearbeiteten Textentwürfe (Anlage 9 zum Harmonisierungsübereinkommen von 1982 betreffend den Gütertransport und neues Übereinkommen betreffend den Personenverkehr).

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass seit der letzten Tagung der SC.2 (s. diesbezüglich Zeitschrift 1/2006, S. 8) kaum Fortschritte erzielt wurden.

Einzig die OTIF hatte der Aufforderung des Sekretariates folge geleistet und ihre Bemerkungen und Vorschläge¹ zu den beiden Textentwürfen übermittelt, die bisher bezüglich ihres Inhaltes weder von der Arbeitsgruppe für Zollfragen, die den Eisenbahnverkehr betreffen (WP.30), noch schließlich von der SC.2 beraten wurden.

Die OTIF kommentierte ihre Vorschläge und betonte erneut, dass diese eindeutig mit dem Ziel formuliert wurden, Pflichten festzusetzen, die so konkret wie möglich sind, um die Wettbewerbslage des Eisenbahnbereichs soweit wie möglich zu verbessern. Sie versicherte, dass sie bis zur endgültigen Annahme dieser beiden Instrumente, sich weiterhin dafür einsetzen werde, dass die angestrebte Erleichterung im Eisenbahnverkehr eine konkretere Form im Sinne der von ihr unterbreiteten Vorschläge annimmt. Bezüglich der internationalen Konferenz vertrat die OTIF, wie auch die SC.2, die Meinung, dass die Wirkung der Konferenz weitaus stärker wäre, wenn die beiden neuen Rechtsinstrumente anlässlich der Konferenz angenommen werden könnten, da es in der Tat wichtig sei, dass sie so schnell wie möglich von einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten der ECE/UNO angewendet werden.

Der Vertreter der Niederlande forderte insbesondere, dass die Frage der Auswirkungen der beiden neuen Rechtsinstrumente der ECE/UNO auf die innergemeinschaftlichen Verkehre geklärt wird, da die Zollfragen innerhalb der EG dem Gemeinschaftsrecht unterliegen.

Schließlich beauftragte die SC.2 das Sekretariat, die Mitgliedstaaten der ECE/UNO erneut, dieses Mal über deren ständigen Vertretungen in Genf, aufzufordern, ihre Bemerkungen zu formulieren und ihre Vorschläge zu den beiden Textentwürfen bis zum 15. Januar 2007 zu übermitteln, damit die WP.30 diese rechtzeitig zur Verfügung hat, um sie im Verlauf ihrer nächsten Tagung, die vom 30. Januar bis 2. Februar 2007 stattfinden wird, zu prüfen. Die kleine Arbeitsgruppe, die mit der Vorbereitung der internationalen Konferenz betraut ist, wird anschließend im Frühjahr 2007 zusammen kommen, um die beiden Entwürfe zu finalisieren, die im Verlauf der internationalen Konferenz, die in der zweiten Jahreshälfte 2007 in Russland stattfinden sollte, endgültig angenommen werden.

Der Rechtsdienst der Europäischen Kommission wird seinerseits gebeten zu prüfen, dass die beiden Textentwürfe nicht im Konflikt zum Gemeinschaftsrecht stehen.

Bezüglich der **Interoperabilität und der Harmonisierung der Bedingungen zwischen unterschiedlichen Eisenbahnverkehrssystemen** stellte die OTIF den gemeinsam mit der OSShD vorgelegten Bericht² über

1 Vorschläge der OTIF: siehe unter www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_60.html

2 Gemeinsamer Bericht OTIF – OSShD: siehe unter www.unece.org/trans/doc/2006/sc2/ECE-TRANS-SC2-2006-10e.pdf

ihre Zusammenarbeit im Bereich der Interoperabilität und Harmonisierung der unterschiedlichen Transportsysteme vor und betonte insbesondere einerseits, dass die Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD sich im Jahre 2006 im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter verstärkt hat und andererseits, dass die im Jahre 2006 verfolgte Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD im technischen Bereich 2007 verstärkt werden wird. Die OTIF hat darüber hinaus die Arbeitsgruppe über die vom CIT und der OSShD durchgeführten Arbeiten hinsichtlich des gemeinsamen „CIM/SMGS“-Frachtbriefs informiert, Arbeiten an denen die OTIF sehr aktiv beteiligt war (s. S. 67 sowie Zeitschrift 2/2006, S. 28) und die sie weiterhin aufmerksam verfolgen wird. Schließlich machte sie die Arbeitsgruppe auf die Diplomatische Konferenz³ zur Annahme des Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen von Kapstadt aufmerksam, die vom 12. bis 23. Februar 2007 in Luxemburg stattfinden wird.
(Übersetzung)

Ausschuss der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht)

18. Tagung

Wien, 6. – 17. November 2006

Bei der eingangs genannten Tagung der Arbeitsgruppe war die OTIF in der zweiten Konferenzwoche durch den stellvertretenden Generalsekretär als Beobachter vertreten.

Grundlage der Beratungen war der Entwurf zu einem Übereinkommen über die Beförderung von Gütern [ganz oder teilweise] zur See (UNCITRAL-Dok. A/CN.9/WG III/WP.56, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org, wo auch die übrigen Tagungsdokumente (WP.71-WP.78) zu finden sind). Wesentliches Thema der 2. Verhandlungswoche war das Verhältnis des Übereinkommensentwurfes zu den übrigen Übereinkommen über internationale Güterbeförderung.

Bei seiner 9. Tagung (New York, April 2002) hatte die Arbeitsgruppe beschlossen, dass bei einem System der Door to door-Beförderungen der Übereinkommens-

entwurf die zwingend anwendbaren Übereinkommen für Landtransport wie das COTIF und die CMR in der jeweiligen Fassung grundsätzlich nicht ersetzen sollte. Es bestand Konsens darüber (12. Tagung, Wien, Oktober 2003) dass ein begrenztes Netzwerksystem vorgesehen werden sollte. Dies wird durch Artikel 27 des Übereinkommensentwurfes gewährleistet.

Die Arbeitsgruppe konnte sich nicht einigen, ob dieser Artikel, der bei bekanntem Schadensort ein begrenztes Netzwerksystem schafft, eine Bestimmung betreffend den Konflikt von Übereinkommen darstellt oder nicht. Dessen ungeachtet beschloss die Arbeitsgruppe, sowohl den Artikel 89, der den Vorrang unimodaler Beförderungsübereinkommen gegenüber dem Übereinkommensentwurf festlegt, als auch den entgegengesetzten Artikel 90, der den Vorrang des neu zu schaffenden Übereinkommens über ältere Übereinkommen gewährleisten sollte, zu streichen.

Der Vertreter der OTIF hielt an der Auffassung fest, dass der Übereinkommensentwurf zu keinem Normenkonflikt mit den bestehenden unimodalen Übereinkommen wie COTIF oder CMR führe. Der Übereinkommensentwurf regelt den Seetransport, der durch Landtransport ergänzt wird (maritime plus), während die CIM den internationalen Gütertransport mit der Eisenbahn regelt, der durch einen Seetransport ergänzt wird (railway plus). Ferner erfasst der Übereinkommensentwurf nur so genannte „maritime performing parties“, während für „non-maritime performing parties“ das Haftungsregime des Übereinkommensentwurfes nicht gilt (s. Dok. A/CN.9/544, Ziff. 28-42).

Die 18. Tagung der Arbeitsgruppe III befasste sich ferner mit Fragen der Unterschrift und kam überein, die Folgen nicht autorisierter Unterschriften dem Landesrecht zu überlassen. Sie befasste sich weiters mit der Haftung für Mängel der Angaben des Versenders, den Möglichkeiten diese Angaben zu prüfen, der Beweiskraft dieser Angaben und der Vorbehalte des Beförderers hierzu.

Breiten Raum in der Diskussion nahm auch die Frage der Haftung für Verspätung und zwar sowohl des Beförderers als auch des Verladers und auch die Begrenzung dieser Haftung ein. Hinsichtlich der Haftungsbeschränkung des Beförderers wurde wiederholt betont, dass die unimodalen Übereinkommen für den Landtransport lediglich eine Beschränkung pro Kilogramm kennen, während im Bereich des Seebeförderungsrechtes auch eine Beschränkung je Packungseinheit vorgesehen wird, wodurch es in

³ Für nähere Informationen, siehe unter www.otif.org/html/d/droit_CD_otif_unidroit_inv_oj2007.php

bestimmten Fällen zu einer wesentlichen Erhöhung der Haftungsmitel kommen kann.

Die Arbeitsgruppe behandelte bei dieser Tagung auch die Fragen der aktiven Klagelegitimation, der Verjährung, der gerichtlichen Zuständigkeit und der Schiedsgerichtsbarkeit.

Die Arbeitsgruppe konnte die zweite Lesung des Übereinkommensentwurfes anlässlich ihrer 18. Tagung abschließen. Eine letzte Lesung des Entwurfes soll im Jahr 2007 und zwar im April in New York und im Oktober in Wien stattfinden, so dass der Übereinkommensentwurf im Jahr 2008 der Kommission anlässlich ihrer 41. Tagung zur Annahme unterbreitet werden könnte.

Internationales Eisenbahntarifkomitee (CIT)

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSH)

Frachtbrief CIM/SMGS

Rechtsgruppe

*Warschau, 12./13. September 2006
und Bern, 17./18. Oktober 2006*

Wie bereits in der Zeitschrift 2/2006 (s. S. 28) berichtet wurde, befasst sich die im Rahmen des gemeinsamen Projektes des CIT und der OSSH „Frachtbrief CIM/SMGS“ eingesetzte Rechtsgruppe unter Beteiligung der OTIF vorwiegend mit den Fragen der Haftung, da es darum geht, die sich aus dem Nebeneinanderbestehen zweier Haftungsregime (CIM und SMGS) ergebenden Nachteile zu mildern, bevor sie überwunden werden können. Diesem Ziel dienen die Arbeiten der Rechtsgruppe an:

- einem Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS (deutsch und russisch), der eine Synthese der Grundprinzipien der Haftung CIM-SMGS und eine Vergleichstabelle der einschlägigen Bestimmungen beider Regelwerke umfasst,
- einer Parallelbestimmung SMGS zu Artikel 28 CIM für die Schadensvermutung bei Neuaufgabe und unbekanntem Schadensort,

- einer einheitlichen Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und

- an einer Aufteilung der von den Beförderern gemäß beiden Frachtrechten geleisteten Entschädigungen.

Die Arbeiten am Leitfaden zur Haftung wurden bei der Sitzung in Warschau (12./13.9.2006) abgeschlossen. Der Leitfaden steht vor der Veröffentlichung.

Die Vertreterin der OTIF präsentierte in Warschau den Vorschlag für die Aufnahme einer Parallelbestimmung zu Artikel 28 CIM ins SMGS. Demnach wird im Falle eines nach Neuaufgabe festgestellten Schadens vermutet, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, sofern die Vermutung nicht durch den Beweis widerlegt wird, dass der Schaden während des vorangegangenen Beförderungsvertrags entstanden ist. Die Rechtsgruppe hieß den Vorschlag prinzipiell gut, beschloss jedoch, den beiden anderen Vorhaben, nämlich dem einheitlichen Muster der Tatbestandsaufnahme und harmonisierten Regeln betreffend die Aufteilung der Entschädigungen in der jetzigen Etappe Priorität einzuräumen. Es wurde klargestellt, dass sich der Vorschlag betreffend die Schadensvermutung nicht nur auf Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS beziehen soll, sondern auch auf Beförderungen mit zwei getrennten Frachtbriefen CIM und SMGS. Die Diskussion darüber wird im nächsten Jahr fortgeführt werden.

In beiden Sitzungen befasste sich die Rechtsgruppe mit dem Muster der einheitlichen Tatbestandsaufnahme, das ebenso für Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS wie auch für Beförderungen mit getrennten Frachtbriefen verwendet werden soll. Die endgültige Darstellung des Musters soll im nächsten Jahr gutgeheißen werden. Ein Vorteil des gemeinsamen Musters besteht darin, dass eine solche Tatbestandsaufnahme sowohl im CIM- als auch im SMGS-Bereich anerkannt werden wird. Die gegenseitige Anerkennung der nach CIM und nach SMGS erstellten Tatbestandsaufnahmen gibt es nämlich nicht. Die Einführung einer einheitlichen Tatbestandsaufnahme wird es den Kunden erleichtern, ihre Ansprüche auch in denjenigen Fällen geltend zu machen, in denen sich herausstellt, dass der Schaden nicht im Haftungszeitraum desjenigen Beförderungsvertrags entstanden ist, während dessen Ausführung er festgestellt wurde.

Was die Harmonisierung der Haftungsbestimmungen im Verhältnis zwischen den Beförderern betrifft, wurde in der Rechtsgruppe vorerst eine Grundsatzdiskussion geführt.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2006

Bern, 26. Oktober 2006

Die Generalversammlung tagte unter dem Vorsitz von Prof. Rainer Freise (DB), der nach einer kurzen Amtszeit seines Vorgängers, Herrn Fernández, neu gewählt wurde. An der Generalversammlung nahmen Delegierte von rund 40 Mitgliedsunternehmen teil. Die OTIF war als Beobachter vertreten. Ferner waren auch die Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) als Beobachter vertreten.

Die Generalversammlung beschloss einige Änderungen der Statuten, unter anderem betreffend eine Senkung des Quorums für die Beschlussfassung. Dies hängt mit dem Beitritt zahlreicher kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen, die nicht an jeder Generalversammlung teilnehmen.

Im Zentrum der Aufmerksamkeit standen die Themen „Inkrafttreten neues COTIF 1999“ und „Nicht-Anwendung einzelner COTIF-Anhänge 1999“. Die Tatsache, dass in einigen Mitgliedstaaten des COTIF die Anwendung einzelner Anhänge derzeit ausgeschlossen ist, gefährdet nach einhelliger Meinung der Versammlung die Rechtseinheit und Rechtssicherheit.¹ Das CIT bemüht sich nach wie vor, die Mitgliedstaaten des COTIF für das Problem zu sensibilisieren.

Nach der wiederholte Male – auch anlässlich der Generalversammlung der OTIF (Bern, 6./7.9.2006) – dargelegten Auffassung des Generalsekretärs des CIT seien insbesondere die Vorbehalte der Europäischen Kommission gegenüber den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) nicht nachvollziehbar. Es bestehe keine Inkompatibilität zwischen CUI und EG-Recht, sondern gute Komplementarität, da das EG-Recht vorwiegend öffentlich-rechtlicher Natur ist und den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur sicherstellen will, während die ER CUI als Privatrecht hauptsächlich Haftungsfragen regelt. Da der Beförderer gegenüber den Kunden auch für die durch die Eisenbahninfrastruktur verursachten

Schäden einzustehen hat, stelle eine Anwendung der ER CIV/CIM ohne gleichzeitige Anwendung der ER CUI, die den Rückgriff zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur einheitlich regeln, einen schweren juristischen Systemfehler dar.

Der Generalsekretär der OTIF teilte diese Bewertung. Er unterrichtete die Versammlung darüber, dass Verhandlungen mit der Europäischen Kommission über den Beitritt der EG zum COTIF entsprechend dem Mandat der 8. Generalversammlung der OTIF (s. Zeitschrift 3/2006, S. 35 ff.) weiter geführt werden. Wie der Generalsekretär des CIT erachtete auch er es als zweckmäßig und wünschbar, dass die Mitgliedstaaten der EG alle rechtlichen Aspekte der Erklärungen über die Nichtanwendung der Anhänge E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF, deren Abgabe von der Europäischen Kommission kurz vor dem Inkrafttreten des COTIF 1999 gefordert wurde, genau analysieren und ihre Schlussfolgerungen der Europäischen Kommission mitteilen. Diese Analyse würde es denjenigen Mitgliedstaaten, die dieser Aufforderung unter Zeitdruck gefolgt sind, ermöglichen, ihre Haltung zu überprüfen.

Das CIT, eng koordiniert mit der CER und der UIC, beabsichtigt, zweckdienliche Schritte zur Klärung und Verbesserung der Lage zu unternehmen.

Ferner wurde in der Generalversammlung der Stand der Arbeiten in den Bereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, Elektronischer Frachtbrief und European General Terms and Conditions of Use of the Railway Infrastructure vorgestellt. Das Arbeitsprogramm, die Ziele und das Budget 2007 wurden genehmigt.

RailNetEurope (RNE)

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

European General Terms and Conditions
of use of the railway infrastructure

*Wien, 19./20. April, Brüssel, 8./9. Juni,
Bern, 30./31. August und 16./17. November 2006*

¹ Der Stand der Ratifizierungen des COTIF 1999 und der abgegebenen Erklärungen (Nichtanwendung und de facto Anwendung einzelner Anhänge) und Vorbehalte kann auf der Website der OTIF eingesehen werden (www.otif.org, Rubrik Veröffentlichungen)

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 22. Februar 2006

Die Schlammlawine, die sich auf die Eisenbahngleise entlud und die Ursache für den Unfall bildete, stellt für die Eisenbahn keinen Haftungsbefreiungsgrund auf Grund höherer Gewalt dar, da diese nicht unvorhersehbar war. Trotz ihrer Kenntnis der bestehenden Unstabilität des Ortes hat die Eisenbahn jeglichen Eingriff unterlassen, um das Risiko eines Erdbebens zu vermeiden.

Vgl. Artikel L. 133-1 des französischen Handelsgesetzbuches¹

Tatbestand:

Im Jahr 1993 entgleiste ein Güterzug infolge der Verschüttung der Eisenbahnlinie durch eine Schlamm- und Gerölllawine. Dieser Unfall führte zum Tode des Lokomotivführers und zu schweren Beschädigungen oder zur Zerstörung von zwölf Containern und fünfzehn Güterwagen der Compagnie Nouvelle des Conteneurs (nachstehend CNC). Die Höhe des Schadens wurde von Sachverständigen auf 2.372.728,67 € beziffert. Unter diesen Umständen hat die CNC am 30. August 1994 die SNCF vor dem Handelsgericht Paris verklagt.

Die CNC klagte auf Ersatz des entstandenen Schadens auf der Grundlage des Beförderungsvertrags, da der Eisenbahnbeförderer dem französischen Handelsgesetzbuch unterliegt und für die Schäden und Verluste haftet (Art. L 133-1). Der erstinstanzliche Richter gab der Forderung in Höhe von 409'741,58 €, bei einem auf mehr als 2 Millionen geschätzten Schaden, statt. Die SNCF legte Berufung ein.

Erwägungsgründe:

„In der Erwägung, dass wenn die SNCF sich mit dem Ziel, die in Artikel L.133-1 des Handelsgesetzbuches vorgesehene Garantie abzuwenden, auf die höhere Gewalt, die ihr zufolge, die Schlammlawine, die sich auf die Eisenbahnlinie ergoss und die Ursache für den

Die seit September 2005 geführten Verhandlungen zwischen dem CIT und der RNE unter Beteiligung der CER und der UIC über die „European General Terms and Conditions of use of the railway infrastructure“ (European GTC) wurden am 17. November 2006 in Bern in einer ersten Etappe abgeschlossen. Da die Haftungsbestimmungen der European GTC auf der Grundlage der Haftungsbestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI ausgearbeitet wurden, wurden im Laufe der Verhandlungen einige Auslegungsfragen betreffend dieses Thema an die OTIF gerichtet (s. Zeitschrift 1/2006, S. 9). Anschließend wurde die OTIF eingeladen, an den weiteren Verhandlungssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen. Eine Vertreterin der OTIF nahm an vier Sitzungen teil.

Das Ergebnis der Verhandlungen, charakterisiert durch den Untertitel der European GTC, nämlich „Proposal for a common structure and common principles“ (Vorschlag für eine gemeinsame Struktur und gemeinsame Grundsätze), muss noch durch die Generalversammlung der RNE und durch den CIT-Ausschuss CUI genehmigt werden. Es wird dann der Europäischen Kommission mitgeteilt werden.

Am Ende der Verhandlungen waren sich die Verbände der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnverkehrsunternehmen einig, dass die Verabschiedung der „gemeinsamen Struktur“ und der „gemeinsamen Grundsätze“ nur einen ersten Schritt in Richtung Standardisierung des Inhalts des Nutzungsvertrags darstellt. Dennoch ist es gelungen, in Bezug auf die wichtigsten Punkte, das heißt insbesondere die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien sowie die gegenseitige Haftung, nicht nur Grundsätze, sondern bereits konkrete Regeln zu formulieren (z. B. Anforderungen einerseits an die Verfügbarkeit der Infrastruktur und andererseits an das Rollmaterial, Vorgehen bei Betriebsstörungen, Haftungstatbestände und –befreiungsgründe). Andere Teile, etwa betreffend die Modalitäten der Zahlung des Nutzungsentgeltes, müssen später ergänzt werden. Die Umsetzung der gemeinsamen Struktur und der gemeinsamen Grundsätze und die Weiterentwicklung der European GTC bis zur Ausarbeitung detaillierter Allgemeiner Geschäftsbedingungen wird voraussichtlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

¹ Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 23 § 2 CIM 1999 (vormals Art. 36 § 2 CIM 1980), wenn auch der Begriff „höhere Gewalt“ nicht verwendet wird und das Element der Unvorhersehbarkeit der „Umstände, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“ fehlt.

Unfall darstellt, beruft, und in diesem Zusammenhang bemerkt, dass wenn die Unvermeidbarkeit des Ereignisses selbst einen Fall höherer Gewalt darstellt, ist zu präzisieren, dass diese nur dann Anlass zu einer Haftungsbefreiung geben kann, wenn ihre Vorhersehbarkeit ihre Folgen nicht vermeiden konnte und der Verpflichtete alle erforderlichen Maßnahmen getroffen hatte, um das Eintreten des Ereignisses zu vermeiden;

In der Erwägung, dass im gegebenen Fall die Entgleisung des Zuges erfolgt ist, nachdem er mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h auf eine Schlamm- und Gerölllawine geprallt war, die sich auf die entlang einer Felswand verlaufende Eisenbahnlinie entladen hatte; dass auch wenn am Unfalltag außergewöhnlich starke Regenfälle zu verzeichnen waren, aus dem Gutachten hervorgeht, dass die geomorphologische Anfälligkeit des Ortes seit langem bekannt war und sich am 18. Juli 1993, d. h. nur zwei Monate vor dem gegenständlichen Unfall, ein ähnlicher, jedoch nicht so bedeutender Zwischenfall ereignet hatte und dieser ein Warnsignal hätte darstellen müssen; dass außerdem aus diesem Anlass ein Bericht über eine Ortsbegehung erstellt wurde; dass jedoch, trotz ihrer zwingenden Kenntnis der bestehenden Instabilität des Ortes, die SNCF jegliche Maßnahme zur Vermeidung des Risikos eines Erdbebens, der keineswegs unvorhersehbar war, ergriffen hat; dass infolge dessen davon auszugehen ist, dass die Beklagte die für die Vermeidung des Erdbebens vom 22. September 1993 erforderlichen Maßnahmen nicht ergriffen hat und sie vor allem, wie sie es den Gutachtern bestätigte, Kenntnis davon hatte, dass der bereits als anfällig geltende Ort darüber hinaus durch die Arbeiten an oberhalb der Eisenbahnlinie gelegenen Gelände zusätzlich instabil war; dass unter diesen Umständen, mangels jeglicher Maßnahme zur Beseitigung der oben erwähnten Instabilität des betreffenden Geländes aufgrund dessen Struktur und der von Dritten durchgeführten Arbeiten durch die SNCF, obwohl ihr die Risiken bekannt waren und es nicht erwiesen ist, dass diesen nicht abgeholfen werden konnte, kann diese sich nicht auf einen Fall höherer Gewalt berufen, um von ihrer gesetzlichen Haftung befreit zu werden; dass es unter diesen Umständen geboten ist, dass Urteil, durch das die Beklagte verurteilt wurde, der Gesellschaft CNC, die nunmehr den Namen Naviland Cargo trägt, einen Betrag, dessen Höhe von 409.741,58 € unbestritten war, zuzüglich Zinsen zu dem am 30. August 1999 geltenden gesetzlichen Zinssatz und Kapitalisierung gemäß den Bedingungen des Artikels 11554 des Zivilgesetzbuches zu zahlen;

Hinsichtlich der Anwendung des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung:

In der Erwägung, dass der Billigkeitsgrundsatz gebietet, unter den gegebenen Umständen die SNCF zur Zahlung eines Betrages in Höhe von 1.500 € an die Gesellschaft Naviland Cargo für die entstandenen nicht näher bezeichneten Kosten zu verurteilen.“

Aus: Bulletin des Transports et de la Logistique, Paris, Nr. 3120/2006, S. 165
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

Internationale Konferenz zur Verkehrsmittel- und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Mannheim, 9. November 2006

Die Universität Mannheim, die als eine der wenigen deutschen Universitäten über einen Lehrstuhl für europäisches Transport- und Verkehrsrecht verfügt, veranstaltete gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft diese Konferenz. Sie bot dem Stellvertreter des Generalsekretärs der OTIF die Gelegenheit, das neue Wagenrecht nach dem COTIF 1999 unter Berücksichtigung des Zulassungsrechtes darzustellen.

Darüber hinaus befassten sich drei Vorträge mit dem Problem des internationalen Registers nach dem Übereinkommen von Kapstadt für Sicherungsrechte (an Luftfahrtgegenständen und an Rollmaterial). Dieser Teil der Veranstaltung diente dazu, auf die Diplomatische Konferenz aufmerksam zu machen, die vom 12. bis 23. Januar 2007 in Luxemburg stattfinden wird, und zur Annahme des Eisenbahnprotokolls führen soll.

Ein weiteres zentrales Thema dieser Konferenz waren auch Fragen der PPP (Public Private Partnership) bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, die aus steuerrechtlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht analysiert wurden.

Konferenz der ZSSK Cargo „Geschäftsjahr 2007“

Piešťany (Slowakei), 21. November 2006

Die Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia (ZSSK Cargo) veranstaltete ihre jährliche Konferenz am 21. November 2006 in Piešťany. Die Konferenz war gut

Bücherschau

besucht: Sie zählte rund 200 Teilnehmer, darunter – abgesehen von den Mitarbeitern der Gastgebergesellschaft – über 130 aus verschiedenen Logistik- und Speditionsgesellschaften, einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Firmen, mit denen die ZSSK Cargo geschäftliche Beziehungen pflegt.

Das Programm der Konferenz setzte sich aus zwei Teilen zusammen, jeweils mit anschließender Diskussion. In der ersten Hälfte des Programms hielten drei Gastreferenten Referate zu aktuellen Themen des internationalen Eisenbahnverkehrs. In der zweiten Hälfte stellten die Vertreter des Vorstands der ZSSK Cargo ihre Ziele, beabsichtigte Investitionen und konkrete Projekte vor, in denen diese Eisenbahngesellschaft auf die Bedürfnisse der Kundschaft eingeht.

Eine Vertreterin der OTIF übernahm ein Referat zum Thema „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. In ihrer Präsentation stellte sie die bisherigen Ergebnisse des gleichnamigen gemeinsamen Projektes des CIT und der OSShD vor, an dem die OTIF mitwirkt, nämlich den Frachtbrief CIM/SMGS und das Handbuch dazu sowie den Leitfaden zur Haftung CIM/SMGS, und zwar im Kontext der verschiedenen Bemühungen auf staatlicher Seite in Richtung Rechtseinheit und Rechtssicherheit im internationalen Eisenbahnverkehr.

Ein weiteres Referat, gehalten von einem Mitarbeiter des Generalsekretariats der UIC, beleuchtete den aktuellen Stand hinsichtlich der Verwendung von Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr. Der Referent erläuterte die Grundsätze des Allgemeinen Verwendungsvertrags (AVV), ging auf die noch offenen Fragen ein, wozu auch die Fahrzeughaltermarkierung und das Register gehören, und legte die pragmatischen Lösungen (auf der Grundlage des RIV) für die Übergangszeit – bis zur Lösung der offenen Fragen – dar.

Den Schwerpunkt des dritten von einem Vertreter der Ukraine gehaltenen Referates bildete die Tarifpolitik der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) und Estlands. Aus diesem Referat und den darauf folgenden Diskussionsbeiträgen wurde deutlich, welche bedeutende Rolle den Beförderungen von und in die Ukraine bei der Geschäftstätigkeit der ZSSK Cargo zukommt.

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, ISBN 3 503 05904 0, Ergänzungslieferungen 1/05 und 1/06, Stand März 2005/März 2006, Erich Schmidt Verlag, Berlin

Das im Jahre 2000 erschienene Loseblattwerk (s. Zeitschrift 4/2004, S. 117) enthält einerseits Texte der Regelungen (Gesetze, Allgemeine Bedingungen) betreffend das Speditions-, Fracht- und Lagerrecht und andererseits einen Kommentar zu den maßgeblichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB).

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber für die in diesem Bereich arbeitenden Juristen entstanden ist. Durch die Ergänzungslieferungen ist die Aktualität des Werkes gewährleistet.

Die Ergänzungslieferung 1/05 schließt die Kommentierung der für das Speditions-, Fracht- und Lagerrecht maßgeblichen Bestimmungen des HGB (§ 407-475h) ab. Es werden unter anderem erstmals die Bestimmungen betreffend den multimodalen Transport (Artikel 452-452 d) kommentiert. Da multimodale Beförderungen oft internationale Beförderungen sind, ist die Abgrenzung des Anwendungsbereichs des § 452 HGB von denjenigen Fällen wichtig, in denen entsprechende Bestimmungen internationaler Übereinkommen zur Anwendung kommen. Unter den besonderen Bestimmungen unimodaler Übereinkommen, die Sonderfälle der multimodalen Beförderung regeln, werden Bestimmungen der CMR, des COTIF 1980 mit CIM und RICO und des Warschauer/Montrealer Übereinkommens erwähnt. In einer der nächsten Ergänzungslieferungen wird hinsichtlich der Eisenbahnbeförderungen, die durch eine Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel ergänzt werden, das inzwischen in Kraft getretene COTIF 1999 zu berücksichtigen sein.

Neu ergangene Rechtsprechung wurde in beiden Ergänzungslieferungen in den Kommentar eingearbeitet. Zusätzlich wurde die Sammlung der Texte erweitert (Montrealer Übereinkommen und das Gesetz zu dessen Durchführung) und aktualisiert (Güterkraftverkehrsgesetz und Binnenschiffahrtsgesetz).

Das Handbuch, mit den Lieferungen 1/05 und 1/06 auf den aktuellen Stand gebracht, richtet sich als

Arbeitsbehelf an alle mit dem Transportrecht befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen, Gerichten und Verbänden. Es sollte in keiner transportrechtlichen Bibliothek im deutschen Sprachraum fehlen.

Dickinson, Andrew/ Mc Bain, Graham S./ Baggallay, Roger/ Murphy QC, Laurence (consultant editors), *Butterworths International Commercial Litigation Handbook*, 2nd edition, LexisNexis Butterworths, London, ISBN 10: 1405718366, ISBN 13: 9781405718363

Das 2354 Seiten umfassende Handbuch richtet sich vor allem an die Benutzer im Vereinigten Königreich, und zwar an Personen, die sich mit Fällen grenzüberschreitender Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsbarkeit im Vereinigten Königreich befassen, sowie an solche, die als Berater in internationalen Geschäften, die vom englischen oder schottischen Gesetz geregelt werden oder der englischen oder schottischen Gerichtsbarkeit unterstehen, tätig sind.

Ein großer Teil des Handbuchs ist prozessrechtlichen Fragen gewidmet, einschließlich der Vollstreckung ausländischer Urteile (nationale Regelungen, Vorschriften des EG-Rechtes samt bezüglichen Berichten, bilaterale Abkommen). Weitere Gesetzestexte - zusammen mit den entsprechenden Übereinkommen -, die im Handbuch aufgenommen sind, betreffen internationale Beförderungen (Straße, Eisenbahn, Luft, See) und eine Reihe weiterer Gebiete, wie z. B. internationale Organisationen, Immunität der Staaten, Treuhandschaft, Beweisführung, gegenseitige Rechtshilfe, Verjährungsfristen und Währungen.

Da die Herausgeber ihre Arbeit vor dem Zeitpunkt der Ratifizierung des COTIF 1999 durch das Vereinigte Königreich (29.6.2006) abgeschlossen haben, erscheint als im Bereich des internationalen Eisenbahnverkehrs geltendes Recht das COTIF mit seinen Anhängen CIV und CIM in der Fassung 1980. Die Benutzer finden jedoch einen Hinweis auf das Protokoll von Vilnius (Protokoll 1999) an dem Ort, wo das COTIF 1980 abgedruckt ist, und zusätzlich, an einer anderen Stelle, den Text des Änderungsprotokolls selbst ohne Anlage. Der Text des COTIF 1999 mit seinen Anhängen ist auf der Homepage der OTIF (www.otif.org) frei zugänglich und kann dort bei Bedarf jederzeit eingesehen werden.

Spera/Svoboda: Die Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr, LexisNexis ARD Orac, 2006, XII, 139 S.

Ende des Jahres 2006 ist im Verlag LexisNexis, in der Serie Orac-Rechtspraxis das eingangs genannte Buch erschienen.

Das Fehlen einer aktuellen kurzen, zusammenfassenden Darstellung des gewählten Themas im deutschsprachigen Raum veranlasste die Verfasser, das vorliegende Buch herauszubringen. Es soll insbesondere für Praktiker und Studierende einen raschen Überblick über die wesentlichen Haftungsgrundlagen der Übereinkommen im Bereich des internationalen Güterverkehrs schaffen. Es werden in prägnanter Weise die Grundlagen, der Umfang und die Ausschlussgründe der Haftung der Frachtführer bei internationalen Beförderungen sowie die Mittel der Rechtsdurchsetzung dargestellt. In einem kurzen Exkurs wird die Haftung nach dem Speditionsvertrag behandelt.

Der besondere Teil ist nach Verkehrsträgern gegliedert:

- Strassengütertransport,
- Eisenbahngütertransport,
- Seegütertransport,
- Binnenschifftransport,
- Luftgütertransport und
- multimodaler Gütertransport.

Zwei Anhänge, Anhang A: Geltungsbereich der einzelnen internationalen Übereinkommen, und Anhang B: Gefahrguttransport, ergänzen die Darstellung.

Es versteht sich von selbst, dass angesichts des Umfangs dieses Werkes rechtstheoretische Überlegungen kaum Platz finden können. Auch die Rechtsprechung muss auf wenige wesentliche Entscheidungen österreichischer und deutscher Höchstgerichte beschränkt bleiben. Eine weitergehende rechtsvergleichende Untersuchung würde den Rahmen des Buches sprengen. Überdies liegt derzeit noch kaum Judikatur zu den jüngeren Übereinkommen, wie das Übereinkommen von Montreal und das erst am 1. Juli 2006 in Kraft getretene COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vor. Dessen ungeachtet ist dieser Überblick über das internationale Recht im Güterverkehr ein taugliches Mittel, um Praktikern und Studierenden einen raschen Überblick über die wesentlichen Haftungsgrundlagen der internationalen Übereinkommen zu verschaffen.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3149/2006, p. 646 – 12 questions sur la déclaration de valeur

Idem, n° 3155/2006, p. 740 – Colis. Ce qu'il faut savoir (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2006, S. 2 – Intermodalité : survol des projets en cours / Intermodalität: Überblick über laufende Projekte / Intermodality: résumé of projects in hand (I. Oberson)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 10/2006, S. 5-11, 11/2006, S. 3-9 und 12/2006, S. 5-9 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum RID/ADR – Teil 3 und 4 (J. Conrad, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Revue générale du Droit International Public, Paris, N° 2/2006, p. 273-302 – La clause de déconnexion en faveur du droit communautaire : une pratique criticable (C.F. Economides, A.G. Kolliopoulos)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit de transports, Rouen, N° 50/2006, p. 1-5 – Tableau comparatif des régimes juridiques des transporteurs aériens dans les conventions de Varsovie-La Haye et de Montréal (F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2006, S. 373-380 – Die CMNI – erste Fragen der Rechtsanwendung (K. Ramming); S. 384-388 – Der Spediteur-Frachtführer als aufeinanderfolgender Frachtführer (H. Neumann)

Idem, Nr. 11-12/2006, S. 413-421 – Schadensverhütung und Quersubventionen bei der CMR aus deutscher Sicht. Überlegungen aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der CMR; S. 421-428 – Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des Montrealer Übereinkommens (E. Ruhwedel); Prozessuale Besonderheiten im Transportrecht (H. Neumann); Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports (R. Herber)

Uniform Law Revue/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2006-3, p. 517-521 – La Convention CMR – Pilier du transport international par route (J. Capel Ferrer); p. 523-531 – L'adaptation de la Convention CMR à l'ère informatique (J. Putzeys); p. 545-568 – Application et interprétation de la Convention CMR à la

lumière du droit international (W. Czapski); p. 569-583 – La Convention CMR, les transports supersposés et multimodaux (Ph. Delebecque); p. 585-607 – The Degree of Default under Article 29 CMR (O.J. Tuma); p. 609-618 – Forum shopping – Article 31 de la CMR (S. Grignon-Dumoulin); p. 619-631 – Les juges nationaux face aux silences de la CMR : jurisprudence française (G. de Monteynard) ; p. 633-639 – National Judges Facing Gaps in the CMR : British Case-law (M. Clarke)