



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2007

115. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum Protokoll 1999

Ukraine, S. 47

Ratifizierung des Protokolls 1999

Belgien, S. 47

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 48

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIM, S. 48

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 48

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe CIM/SMGS – Bern, 12./13.7.2007 – S. 48

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 49

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“ des RID-Fachausschusses

4. Tagung – Bern/Ittigen, 23./24.4.2007 – S. 50

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

8. Sitzung – München, 14./15.6.2007 – S. 51

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

31. Tagung – Genf, 2.-6.7.2007 – S. 53

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 11.-21.9.2007 – S. 55

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 56

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Tätigkeiten der OTIF-Arbeitsgruppe

„WG TECH“, S. 56

Fachausschuss für technische Fragen

2. Tagung – Bern, 20./21.6.2007 – S. 57

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss – 1. Tagung – Bern, 16./17.7.2007,
S. 59

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Kongress "Modern Law for Global Commerce" –
Wien, 9.-12.7.2007 – S. 59

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris – Urteil vom 14.12.2005 – Unfall wegen
eines Gegenstandes auf den Gleisen – Rückgriff des Versicherers,
S. 60

Bücherschau

Alter, Michel, Franck, Turgné (Aktualisierung des Heftes)
Transport terrestre, Responsabilité du transporteur international de
marchandises (Landbeförderung, Haftung des Beförderers im
internationalen Güterverkehr), LexisNexis JurisClasseur Zivil-
rechtliche Haftung und Versicherungen,
Heft 470-30 (1,2007 – aktualisiert mit Stand 10.11.2006), S. 63

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, Ergänzungslieferung 1/07, Stand Mai 2007, S. 63

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 21. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2007, S. 64

Last but not least

Ein neuer Wind? – S. 65

Der Humor auf der Tagesordnung! – S. 65

**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

3/2007

115. 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

Beitritt zum Protokoll 1999

Ukraine

Die Ukraine ist dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) durch Hinterlegung ihrer Beitrittsurkunde am 31. Juli 2007 beigetreten. Der Beitritt tritt am ersten Tag des dritten Monats nach der an die Mitgliedstaaten des COTIF gerichteten Mitteilung des Generalsekretärs der OTIF als Depositar, das heißt am 1. November 2007, in Kraft (Analogie zu Art. 37 § 3 Satz 3 COTIF).

Die Ukraine hat bisher nur die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/COTIF 1999 auf fünf in die Liste der Eisenbahnstrecken gemäß Artikel 24 § 2 COTIF eingetragenen Linien (insgesamt 232 km) de facto angewendet (s. Zeitschrift 3/2005, S. 37).

Ratifizierung des Protokolls 1999

Belgien

Belgien hat seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) am 14. August 2007 hinterlegt. Das COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 (COTIF 1999) ist für Belgien am Tag der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft getreten. Belgien hat bis zu diesem Tag die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM de facto angewendet (s. Zeitschrift 3/2006, S. 35).

* * *

Auf der Homepage der OTIF finden sich eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF¹ einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten

¹ s. www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) - Depositar (Generalsekretär) (Art. 36 COTIF) - Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten

Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen².

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 6 vom 2. Juli 2007

Abschnitt „Spanien“

Infolge der Streichung der von der „Limadet-Ferry“ (3, rue Henri Regnault, MA - Tanger) betriebenen unter B.I.9 eingetragenen Schifffahrtlinie Málaga - Tanger wird der Abschnitt neu herausgegeben.

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

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 7 vom 14. August 2007

Abschnitt „Belgien“

Da Belgien die Ratifikationsurkunde betreffend das Protokoll 1999 am 14. August 2007 hinterlegt hat, wird der Abschnitt Belgien in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV gemäß Artikel 24 § 1 COTIF 1999 aufgenommen.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 1.

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 5 vom 14. August 2007

Abschnitt „Belgien“

Da Belgien die Ratifikationsurkunde betreffend das Protokoll 1999 am 14. August 2007 hinterlegt hat, wird der Abschnitt Belgien in die Liste der Linien zur See

oder auf Binnengewässern CIM gemäß Artikel 24 § 1 COTIF 1999 aufgenommen.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 1.

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 2 vom 20. August 2007

Abschnitt „Ukraine“

Dieses Rundschreiben wurde im Zusammenhang mit der Hinterlegung der Beitrittsurkunde der Ukraine zum Protokoll 1999 versandt.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe CIM/SMGS

Bern, 12./13. Juli 2007

Die Steuergruppe des CIT/OSShD-Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ ist vom 12. bis 13. Juli 2007 in Bern zusammengetreten. Sie zählte zahlreiche Teilnehmer seitens interessierter im Eisenbahnbereich tätiger Unternehmen, internationaler Organisationen und Verbände; darüber hinaus waren Vertreter der Verkehrsministerien Russlands und Kasachstans anwesend. Die Steuergruppe hieß eine Reihe von Anträgen in Bezug auf die bisherigen Ergebnisse der Rechtsgruppe und der Expertengruppe sowie in Bezug auf die Ausrichtung der weiteren Arbeiten beider Gruppen gut. Die OTIF ist in der Rechtsgruppe vertreten; eine Vertreterin des Sekretariates der OTIF nimmt stets auch an den Sitzungen der Steuergruppe teil (s. Zeitschrift 1/2007, S. 3/4).

² s. www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) - Erklärungen und Vorbehalte

Zu den erfreulichen Ergebnissen gehört vor allem die Gutheissung der Wagen- und der Containernachweisung CIM/SMGS (einziger Frachtbrief für mehrere Wagen/Container), des einheitlichen Musters der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und der Regeln betreffend das Verfahren zur Freigabe neuer Verkehrsverbindungen für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS. All dies stellt Ergänzungsanträge zum Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ und zur Anlage 22 zum SMGS dar. Diese müssen noch durch die in der OSShD und im CIT dafür zuständigen Organe (II. Kommission der OSShD / Ausschuss CIM des CIT) angenommen werden. Die Steuergruppe kam überein, dass die neuen Regelungen am 1. Juli 2008 in Kraft treten sollen.

Hinsichtlich der Containernachweisung erwiesen sich zusätzliche Änderungen des SMGS als erforderlich. Infolgedessen kann die Containernachweisung CIM/SMGS nur nach Vereinbarung zwischen den an der Beförderung beteiligten Bahnen verwendet werden.

Ferner legte die Steuergruppe die Ausrichtung der Arbeiten am elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS und an den einheitlichen Regeln betreffend die Reklamationsbehandlung sowie an den durchgehenden Haftungsbestimmungen fest. Die Rechtsgruppe, welche zuletzt vom 12. bis 13. Juni 2007 in Riga tagte, wird in einem ersten Schritt die Grundsätze der Haftungsbestimmungen auf Tarifbasis (anhand von Beispielen bestehender Tarife) beleuchten.

Die Steuergruppe nahm vom Stand der Arbeiten betreffend die Schaffung einer Parallelbestimmung zu Artikel 28 CIM (Vermutung bei Neuaufgabe) mit Genugtuung Kenntnis. Der in der Rechtsgruppe erarbeitete und in ihrer Sitzung in Riga finalisierte Vorschlag zur Ergänzung des SMGS, der die Vermutung bei unbekanntem Schadensort vorerst nur für die Verkehre mit dem Frachtbrief CIM/SMGS vorsieht, wird der II. Kommission der OSShD zur Annahme unterbreitet werden.

Was die dritte Phase des Projektes anbelangt, in der einheitliche Regelungen für die Durchführung eurasischer Eisenbahnbeförderungen von Gütern ausgearbeitet werden sollen, stellte die Steuergruppe fest, dass derartige Arbeiten die Befugnisse der Steuergruppe CIM/SMGS übersteigen. Daher erachtete sie es als angebracht, dass die Fragen betreffend die Arbeiten an solchen einheitlichen Regelungen vorerst auf Ebene der Leitungen der drei Organisationen, d.h. der OTIF, des CIT und der OSShD, weiter geprüft werden.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3187/2007, p. 495 – Déchargement d'office. Eviter la hâte ! (M. Tilche)

Idem, n° 3190/2007, p. 551/552 – Déficience et assurance (M. Tilche)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) www.cit-rail.org, Publications, éditions 06/2007 et 07/2007; Veröffentlichungen, Ausgaben 06/2007 und 07/2007; Publications, éditions 07/2007 and 06/2007

Club Ferroviar, Bucharest, No. 8/2007, p. 26-28 – All Tracks Lead to Luxembourg: The Luxembourg Rail Protocol (I. Enescu, M.J. Fleetwood)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 3-2007, p. 297-316 – The use of electronic means of communication under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (P.A.J. Martius) ; p. 355-382 – Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR – II – aperçu par pays (O. Tuma)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 456-459 – Bedingungen des transalpinen Eisenbahnverkehrs. Bericht von der Jahrestagung der Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht (FER) (B.H. Uhlenhut)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ) / Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 29-30/2007, S. 54/55 – CMR-Haftungsdurchbrechung in Europa. Auslegung ist national unterschiedlich (E. Boecker)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6-2007, S. 226-231 – Fahrgastrechte im Eisenbahnfern- und -nahverkehr. Stand der Gesetzgebung (W. Kunz); S. 232-236 – Die Anwendung der CMR in der englischen Rechtspraxis (J. Becher); S. 236-238 – Zur Behandlung des Organisationsverschuldens des Frachtführers in der spanischen Rechtsprechung (C. Lubach)

Idem, Nr. 7-8/2007, S. 279-300 – Internationalprivatrechtliche Fragen des Multimodal-Frachtvertrages und des Multimodal-Ladescheins (K. Ramming)

Interesting aid for establishing the territorial distribution of legal instruments that are material to world trade:

Lega Carta – <http://legacarta.net/index.php>

Transnational Law Digest & Bibliography - www.tldb.net

List of Trade Facilitation Recommendations:

www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“ des RID-Fachausschusses

4. Tagung

Bern/Ittigen, 23./24. April 2007

Das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) hat diese 4. Tagung veranstaltet.

Der erste Tag wurde dem Hintergrund zur Risikoanalyse in der Schweiz und der Erklärung der methodischen Grundlagen anhand einer konkreten Risikoermittlung gewidmet.

Der zweite Tag wurde für die Beurteilung, den Austausch von Erfahrungen und Diskussionen eingesetzt.

1. Einführung

Die Aufgabe der Arbeitsgruppe wäre mit der Ausgabe des Allgemeinen Leitfadens für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, der bei der 42. Tagung des RID-Fachausschusses angenommen wurde, abgeschlossen gewesen.

Vertreter von Staaten, die keine institutionalisierten Risikoanalysen für den Transport gefährlicher Güter kennen, haben an verschiedenen Tagungen den Wunsch geäußert, die Methodik der Risikoanalyse besser kennenlernen zu können. Staaten, die Erfahrungen im Bereich Risikoanalyse haben, sollen einen Austausch von Kenntnissen fördern und ihr Know-how zugänglich machen. Der Vertreter der Schweiz bot seinen Arbeits-

gruppen-Kollegen an, ihnen mit einer Einladung der Schweiz die in seinem Land angewandte Methodik der Risikoanalyse näher zu bringen.

2. Ziel

Das Ziel dieser Tagung bestand darin, den Teilnehmern die in der Schweiz angewandte Methodik zu erklären und diese anhand des konkreten Beispiels des Bahnhofs Zürich-Oerlikon zu erläutern. Dabei sollte auch der Bezug zum Leitfaden aufgezeigt werden.

Im Weiteren wollte die Schweiz zeigen, dass man mit dem Instrument der Risikoanalyse nicht nur die Höhe der Risiken unterschiedlicher Gefahrgüter darstellen und vergleichbar machen kann, sondern auch die Wirkung von Sicherheitsmaßnahmen, wie z.B. von sicherheitstechnisch verbesserten Chlor-Kesselwagen oder Entgleisungsdetektoren, aufzeigen kann.

Alle Beteiligten, d.h. Behörden-, Bahn- und Industrievertreter haben bei der Entwicklung und Anwendung der Methodik zur Ermittlung der Risiken des Gefahrguttransportes auf der Schiene mitgearbeitet. Diese waren anwesend und haben offen über ihre Erfahrungen der letzten 10 Jahre berichtet.

3. Präsentationen

3.1 Rechtsgrundlage für Risikoanalysen in der Schweiz

Der Vertreter des Bundesamts für Umwelt (BAFU) stellte die Störfallverordnung als Hintergrund der Risikoanalysen in der Schweiz vor.

3.2 Erklärung der methodischen Grundlagen anhand einer durchgeführten Risikoermittlung

Bei der Erläuterung der Methodik der Risikoermittlung wurden die verschiedenen Elemente dargelegt und Bezug genommen auf Definitionen, wie sie im Leitfaden des RID-Fachausschusses stehen. Die Präsentation des Ingenieurbüros Ernst, Basler & Partner fokussierte auf grundlegende Konzepte und Konventionen sowie auf die Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung. Schritte und Inhalte der Risikoanalyse und Risikobewertung wurden anhand des Beispiels des Bahnhofs Zürich-Oerlikon erläutert.

3.3 Erfahrungen mit Risikoanalyse – Standpunkt Behörde

Der Vertreter des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vertrat den Standpunkt der Vollzugsbehörde und gab Erläuterungen über:

- Chronologie der Zusammenarbeit mit der Industrie,
- Abhängigkeit von Risikoanalyse und Beurteilungskriterien,
- Bedeutung des Einbezugs der Stakeholder,
- Kommunikation,
- Maßnahmenwirkung (Chlorwagen, Entgleisungsdetektor),
- Risikobeurteilung als dynamischer Prozess,
- Aktueller Stand und Ausblick.

3.4 Erfahrungen aus Sicht des Infrastrukturbetreibers (SBB)

Der Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sprach über Erfahrungen und Nutzen für die Bahn. Er wies auf die Notwendigkeit einer guten Kommunikation bei der Veröffentlichung von Resultaten hin.

3.5 Common Safety Targets and Common Safety Methods for the Railway Systems in Europe (ERA)

Der Vertreter der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) berichtete über die Aktivität der Agentur im Bereich Sicherheitsziele und -methoden.

4. Schluss

Mit Hilfe der Präsentationen und der angeregt geführten Diskussionen zu verschiedenen Themenbereichen konnte ein vertieftes Verständnis für das methodische Vorgehen sowie für die Zusammenhänge zum politischen Umfeld vermittelt werden.

Der Vorsitzende des RID-Fachausschusses hob bei seinem Schlusswort hervor, dass diese Art der Risikoanalyse in Zukunft ein wichtiges Instrument zur risikoorientierten Weiterentwicklung der internationalen Gefahrgutvorschriften sein werde.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass die Arbeitsgruppe dank solcher Anlässe bei erfahrenen Staaten einen noch

besseren Überblick über verschiedene Vorgehensweisen in der Risikoanalytik erhalten könne. Danach solle im RID-Fachausschuss entschieden werden, ob die Vorgaben des RID – ausgehend vom oben erwähnten Leitfaden – noch detaillierter ausgearbeitet werden sollen oder ob der bestehende Leitfaden eine genügende Tiefe aufweist.

(übermittelt durch das Bundesamt für Verkehr (BAV))

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

8. Sitzung

München, 14./15. Juni 2007

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) waren ebenfalls vertreten. Darüber hinaus haben das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Privatwagen-Union (UIP) und der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrien (UNIFE) teilgenommen.

Am 14. Juni 2007 konnten die Teilnehmer an einem Workshop zu den Themen "Telematik" und "Entgleisungsdetektor" im Rahmen der Messe "transport logistic" teilnehmen, bei dem insbesondere Vertreter der interessierten Industrie anwesend waren.

Entgleisungsdetektion (siehe Zeitschrift 2/2006, S. 24-25)

In einer Präsentation stellte der Vertreter der ERA die statistischen Daten der Jahre 2004 und 2005 vor. Sollte die Notwendigkeit bestehen, die Risiken von Entgleisungen zu reduzieren, würde die ERA folgende Punkte untersuchen:

- Bau, Unterhaltung und Prüfung des rollenden Materials und der Infrastruktur;
- Betriebsvorschriften;
- Vorschriften für die Unterweisung des Personals und die Aufrechterhaltung der fachlichen Kompetenz;

- Sicherheitsmanagementsystem der Organisation und Regulierungssysteme;
- Anlagen für die Heißläuferortung oder die Entgleisungsdetektion an Bord des Rollmaterials oder am Gleis.

Der Vertreter der ERA bestätigte, dass in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Güterwagen keine Anforderungen an Entgleisungsdetektoren enthalten seien. In der Präsentation wurde erläutert, dass für die ERA momentan kein Anlass besteht, eine solche Vorschrift in die TSI aufzunehmen. Nach diesen TSI müssten Güterwagen für die Beförderung gefährlicher Güter auch die RID-Vorschriften erfüllen. Wenn der RID-Fachausschuss also beschließen würde, Anforderungen für Entgleisungsdetektoren an Gefahrgutwagen im RID festzulegen, müssten Güterwagen für die Beförderung gefährlicher Güter diese Anforderungen erfüllen.

Die Vertreterin Belgiens war der Ansicht, dass Entgleisungsdetektoren an einzelnen Gefahrgutwagen nur einen Teil des Problems lösen würden, da andere Wagen in demselben Zugverband ohne Detektion entgleisen und eine Entgleisung anderer Wagen verursachen könnten. Sie unterstrich auch, dass Container-Tragwagen, mit denen alle Arten von Containern befördert werden können, auch dann nicht mit Detektoren ausgerüstet wären, wenn gefährliche Güter befördert würden.

Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und eines Herstellers von Entgleisungsdetektoren erklärten, dass die mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren mit den geänderten Ansprechwerten nun keine Fehlauflösungen mehr aufweisen würden. Dass die Entgleisungsdetektoren trotz der geänderten Ansprechwerte (9,0 +/- 2,5 g anstatt 7,5 +/- 2,5 g) sicher auslösen, sei durch Versuche bei der ONCF (Office national des chemins de fer du Maroc) in Marokko nachgewiesen worden. Ein Unfall in Cornaux (Neuchâtel) habe gezeigt, dass Entgleisungsdetektoren bei Unfällen das Schadensausmaß reduzieren könnten. Bei diesem Unfall waren zuerst Wagen ohne Entgleisungsdetektor entgleist, bevor der Entgleisungsdetektor eines nachfolgenden Wagens wegen des dann beschädigten Gleises auslöste.

Nach dieser Diskussion empfahl die Arbeitsgruppe dem RID-Fachausschuss, im Rahmen eines Pilotprojekts Vorschriften für die Ausrüstung von Kesselwagen/Batteriewagen mit Entgleisungsdetektoren in das RID 2009 aufzunehmen, ohne dabei bestimmte Systeme (mechanisch-pneumatisch, elektronisch) vorzuschreiben.

Der Triebfahrzeugführer muss ein eindeutiges Signal erhalten, dass eine Entgleisung stattgefunden hat. Das Entleeren der Hauptluftleitung wird dabei als eindeutiges Signal angesehen. Diese Maßnahme soll nur für Neubau-Kesselwagen/-Batteriewagen für die Beförderung bestimmter, noch festzulegender Stoffgruppen gelten. Zuvor muss jedoch in Versuchen nachgewiesen werden, dass der Entgleisungsdetektor bei Geschwindigkeiten zwischen 35 und 40 km/h zuverlässig auslöst. Nach zwei bis vier Jahren sollen die Auswirkungen dieses Pilotprojekts in der Praxis und die Stoffgruppen, für die Entgleisungsdetektoren vorgeschrieben werden, überprüft werden.

Der Vertreter der UIP sah die Notwendigkeit einer langfristigen Einführungsphase, um zu vermeiden, dass nur die Produkte eines Herstellers eingebaut werden können.

Der Vertreter Deutschlands erklärte sich bereit, einen diesbezüglichen Antrag für den RID-Fachausschuss vorzubereiten, der von der Arbeitsgruppe aber nochmals geprüft werden sollte.

Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagenregelung) (siehe Zeitschrift 2/2006, S. 26)

In einer längeren Präsentation stellte der Vertreter der UIC die Ergebnisse seiner Untersuchungen zum Thema Schutzwagen vor.

Er stellte fest, dass in den verschiedenen Staaten unterschiedliche Schutzwagenregelungen für den nationalen Verkehr gelten. Beispielsweise war in Schweden bis Ende 2006 vorgeschrieben, dass ein zweiachsiger Schutzwagen beladen sein muss. Im Vereinigten Königreich existiert eine sehr komplexe Liste inkompatibler Gefahrgüter in einem Zugverband. In Italien werden Schutzwagen hinter dem Triebfahrzeug vorgeschrieben, um den Triebfahrzeugführer zu schützen. In Polen, Rumänien und Ungarn werden Schutzwagen auch aus Bremsgründen eingestellt.

Er erläuterte, dass die Analyse von 1110 Unfällen nicht den Nachweis erbringen konnte, dass ein Schutzabstand das Ausmaß eines Unfalls verringert hätte. Es konnte insbesondere nicht festgestellt werden, ob das potenzielle Risiko auch ein tatsächliches Risiko darstellt.

Er wies auf die zusätzlichen Kosten, die durch eine geringere Produktivität der Wagen und der Züge (maximale Zuglänge) entstünden, und auf die Erhöhung der Rangierbewegungen hin. Es sei momentan auch nicht klar, für welche Züge Schutzwagen vorgeschrieben werden sollen (nur für Züge, die zwischen Rangierbahnhöfen verkehren, oder auch für Züge, die

zwischen dem Kunden und dem Rangierbahnhof verkehren).

Nach einer Analyse der Vor- und Nachteile sollte seiner Ansicht nach aus Gründen der Effizienz des Betriebes die Schutzwagenregelung des Abschnitts 7.5.3 nicht weiter ausgedehnt werden.

Der Vertreter des CEFIC warnte vor einer Verlagerung von Verkehren auf die Straße, wenn zusätzliche Schutzwagenregelungen zu einer Erhöhung der Frachtkosten führen würden. Der Vertreter der UIP wies darauf hin, dass der Schutzwagen beladen sein müsse, um das Risiko nicht durch ein Anheben des Schutzwagens zu erhöhen. Dies würde die Bereitstellung geeigneter Wagen weiter erschweren und zu einer Erhöhung der Kosten führen.

Der Vertreter der Niederlande erklärte, dass eine Alternative zu Schutzwagen darin bestehen könnte, in einem Zugverband nur die Beförderung bestimmter kompatibler Stoffe zuzulassen.

Die Arbeitsgruppe sah mehrheitlich über die momentan in Abschnitt 7.5.3 RID bestehende Regelung hinaus keinen weiteren Handlungsbedarf, da die Studie der UIC gezeigt hat, dass aus Schutzwagen kein Sicherheitsgewinn resultiert.

Telematik (siehe Zeitschrift 2/2006, S. 25 und Zeitschrift 1/2007, S. 6)

Die Arbeitsgruppe stellte die Behandlung des Themas Gefahrguttelematik vorläufig zurück, da zuerst die Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen Tagung für alle europäischen Landverkehrsträger abgewartet werden muss. Die Arbeitsgruppe wird dieses Thema dann erneut aufgreifen, wenn eisenbahnspezifische Anforderungen für ein Lasten- und Pflichtenheft festgelegt werden müssen.

Vierachsige Wagen

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass die in einem Dokument für die 42. Tagung des RID-Fachausschusses getroffene Aussage, dass das Entgleisungsrisiko zweiachsiger Wagen grundsätzlich höher als bei Drehgestell-Wagen ist, nicht richtig sei. In der zitierten UIC-ERRI-Studie in den Jahren 1999 und 2000 sei lediglich festgestellt worden, dass bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit von 100 auf 120 km/h das bisher verwendete Aufhängesystem nicht sicher genug sei. Die Arbeitsgruppe beschloss, diesen Punkt bis zur Vorlage neuer Dokumente nicht mehr weiterzuverfolgen.

Tropfleckagen (siehe Zeitschrift 2/2006, S. 26)

Dieser Tagesordnungspunkt wurde auf die nächste Tagung verschoben, um auf der Grundlage der dann vorliegenden Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse des Forschungsvorhabens des deutschen Mineralölwirtschaftsverbandes diskutieren zu können. Die Mitgliedstaaten wurden gebeten, die Ursachen für zwischenzeitlich festgestellte Tropfleckagen zu ermitteln.

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

31. Tagung

Genf, 2.-6. Juli 2007

Experten oder Beobachter von 29 Staaten und 30 internationalen staatlichen und nicht staatlichen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser ersten Tagung des neuen Zweijahreszeitraums 2007-2008 im Rahmen der 16. Überarbeitung der UN-Modellvorschriften unter dem neuen Vorsitz von Herrn R. Richard (Vereinigte Staaten von Amerika) und dem neuen stellvertretenden Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teil. Mehr als 150 Delegierte waren anwesend, **was wahrscheinlich eine neue Rekordbeteiligung darstellt!**

Ein neuer Wind scheint innerhalb des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO) zu wehen¹.

Hier einige Beispiele um diese Wiederbelebung darzulegen:

Bezüglich der **Klassifizierung der in der Liste der gefährlichen Güter namentlich aufgeführten Stoffe** unterstützten einige Delegationen grundsätzlich das allgemeinere Vorgehen, wonach gemäß einer Sondervorschrift, die in der Liste aufgezählten gefährlichen Güter, welche die Klassifizierungskriterien nicht erfüllen, von der Regelung unter der Voraussetzung ausgenommen werden können, dass sie nicht auf der Grundlage der Erfahrung der auf den Menschen bekannten Auswirkungen aufgelistet wurden. Andere Delegationen, ohne sich dagegen auszusprechen, bemerkten, dass dieser Grundsatz sich im Allgemeinen nicht im RID und ADR befindet, in denen entsprechend den Klassen unterschiedliche Ansätze bestehen. Darüber hinaus sieht das RID/ADR in diesen Fällen eine Anmerkung im Beförderungsdokument vor, wonach

¹ Zu diesem Thema, siehe auch die Rubrik „Last but not least“.

„dieser Stoffe nicht der Klasse X zugeordnet ist“. Andere Delegationen waren der Auffassung, dass auch die Fälle vorgesehen werden sollten, in denen die Klassifizierungskriterien zu einer strengeren Klassifizierung führen als jene, die in der Liste vorgesehen ist. Ein neuer Antrag wurde angekündigt.

Bezüglich der Zuordnung von Stoffen und Gegenständen zu einer Verpackungsanweisung, die auf die für die Beförderungsbedingungen zuständige Behörde verweist, was einen Nichtharmonisierung und Schwierigkeiten bei Kontrollen zur Folge hat, stellte der Unterausschuss fest, dass die Bestimmungen für den Landverkehr herkömmliche Verpackungsanweisungen vorsehen, während der IMDG-Code die Genehmigung der zuständigen Behörden verlangt, was in der Praxis bei multimodalen Beförderungen zu Problemen führt, da dies das Eingreifen der zuständigen Behörden der verschiedenen von der internationalen Beförderung betroffenen Staaten zur Folge hat.

Es wurde darüber hinaus festgestellt, dass der IMDG-Code für die Vorschriften strengere Bedingungen als die UN-Modellvorschriften vorsieht. Der Unterausschuss nahm deshalb durch Konsens den Antrag der IATA betreffend die Zuweisung spezifischer Verpackungsanweisungen zu dieser Stoffgruppe an.

Bezüglich bestimmter Stoffe stellte der Unterausschuss fest, dass die Mehrzahl **der verkehrsträgerspezifischen Regelungen deren Beförderung verbieten**, die zuständigen Behörden jedoch bi- oder multilaterale Abkommen schließen können, um die Beförderung entsprechend den unter ihnen vereinbarten Bedingungen zulassen zu können. Es erschien daher logisch, in den UN-Modellvorschriften die vorgesehene Verpackungsanweisung beizubehalten, auch wenn einige Experten der Meinung waren, dass es besser wäre, die Beförderung dieser Stoffe grundsätzlich zu verbieten. Die Mehrzahl der Delegationen war der Auffassung, dass statt dem Rückgriff auf die zuständige Behörde, auch harmonisierte Verpackungsanweisungen vorgesehen werden sollten, jedoch waren die Meinungen über die geeigneten Vorschriften geteilt. Demzufolge wurde beschlossen, diese Frage näher zu prüfen und bei einer späteren Tagung darauf zurückzukommen.

Im Rahmen **der multimodalen Harmonisierung der Vorschriften für die in begrenzten Mengen verpackten** und von den Vorschriften freigestellten **gefährlichen Güter**, die seit 15 Jahren bereits mehrfach gescheitert ist, klart sich der Horizont auf. Der Grundsatz wurde fast einstimmig angenommen. Es wird zwar schwierig sein, die vereinbarten Mengen und Stoffe auf Grund der unterschiedlichen Bedingungen zwischen

dem Luft- und dem Seetransport zu harmonisieren. Die Harmonisierung dürfte jedoch bezüglich der Kennzeichnungssymbole (die sich je nach Verkehrsträger unterscheiden) und der Notwendigkeit eines Beförderungsdokumentes (das im See- und Eisenbahnverkehr vorgeschrieben ist) möglich sein. Es wurde als erforderlich erachtet, dass die Information für alle multimodalen Beförderungen, insbesondere für die Einsatzkräfte, ständig erfolgen sollte. Der Unterausschuss kam überein, dass eine breit gefächerte Befragung der verkehrsträgerspezifischen Organisationen durchgeführt werden sollte und forderte das Sekretariat auf, den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe den betreffenden internationalen Organisationen zu übermitteln, um deren Meinungen, die es ermöglichen könnten, zusätzliche Anträge bei der nächsten Tagung zu entwickeln, zu erhalten.

Im Rahmen einer Überarbeitung der Klassifizierung der Klasse 9 (**Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände**) hat die IMO einige Unterschiede zwischen den verkehrsträgerspezifischen Regelungen festgestellt, von denen einige, insbesondere jene des RID/ADR, das Beispiele übernimmt, die die Klassifizierung dieser Stoffe und Gegenstände erleichtern, berechtigt sind. Mehrere Experten unterstützten eine Verbesserung im Hinblick auf eine Harmonisierung bis zum Vorliegen eines offiziellen Antrags.

Bezüglich der weiteren vom Unterausschuss behandelten Fragen:

Gegenwärtig unterliegt die Klasse der **Explosivstoffe** einer ständigen Überarbeitung, um einerseits der technischen Entwicklung zu folgen und andererseits insbesondere auf Grund der sich immer wieder vor allem mit Feuerwerkskörpern ereignenden Unfälle. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe im Rahmen der Tagungen oder anlässlich von Arbeitsgruppen außerhalb der Tagungen.

Die Vorschriften für **radioaktive Stoffe** sind ebenfalls regelmäßig Gegenstand von Überarbeitungen, die manchmal mehr Form- als Inhaltsfragen betreffen. Was das Problem der Ablehnung von Sendungen betrifft (s. Zeitschrift 4/2006, S. 63-64), begrüßte der Unterausschuss die von der Industrie und der IAEA zur Lösung dieses Problems unternommenen Bemühungen. Es wurde übereingekommen, dass eine Untersuchung der verschiedenen Beförderungshindernisse in den verschiedenen Staaten vorgenommen werden sollte, um die bestehenden Probleme zu identifizieren. Dieses Problem scheint auch den Versand bestimmter ansteckungsgefährlicher Stoffe zu betreffen. Der Unterausschuss behandelte schließlich die Frage der freigestellten

Versandstücke, die radioaktive Stoffe mit Nebengefahren anderer Klassen enthalten.

Das neuere Problem der **Beförderung von Lithium-batterien** (z. B. für Mobiltelefone und Computer) wird langsam aber sicher quälend, da sich die Zwischenfälle insbesondere im Luftverkehr häufen. Die IATA wird eine Tagung veranstalten, um die verschiedenen Ursachen hierfür festzustellen und um zu entscheiden, ob dieses Problem im Rahmen der Regelung (strengere Zulassungsprüfungen, stärkere Verpackungen) zu lösen ist, oder es sich um sicherheitsspezifische Mängel der Produkte handelt.

Was die **Ausbildung** anbelangt, waren die meisten Experten der Meinung, dass die UN-Modellvorschriften klar festlegen, dass die Ausbildung zum Zeitpunkt der Anstellung des Bediensteten erfolgen oder geprüft werden sollte, und nicht danach. Nachdem ein schwedisches Gericht aus dem gegenwärtigen Wortlaut geschlossen hatte, dass es ausreicht, dass ein Unternehmen seinen Bediensteten eine Ausbildung nach deren Anstellung verspricht, beschloss der Unterausschuss den Text mit dem Ziel zu ändern, zu präzisieren, dass die Bediensteten vor ihrer Teilnahme an Tätigkeiten in Verbindung mit der Beförderung gefährlicher Güter ausgebildet werden müssen. Einige Experten waren der Meinung, dass diese neue Vorschrift es nicht verhindern sollte, dass nicht ausgebildete Bedienstete während ihrer Ausbildungszeit unter Aufsicht einer qualifizierten Person arbeiten.

Ein Antrag, der darauf abzielte, Großsäcke **mit einem Fassungsvermögen von 10 m³** als Grosspackmittel (IBC bis höchstens 3 Tonnen) zu genehmigen, wurde vorläufig abgelehnt, da die erforderlichen Prüfungen für IBC nicht geeignet waren (Ladung von fast 60 Tonnen für die Fallprüfung), aus der Dokumentation nicht hervorging, dass diese Säcke den Anforderungen für IBC entsprechen und sie Probleme beim Be- und Entladen bereiten. Einige Delegationen verlangten jedoch, diese Frage allgemein bei den künftigen Arbeiten erneut zu behandeln und äußerten den Wunsch nach genaueren Informationen zu den Prüfberichten.

Bezüglich des **Austauschs elektronischer Daten** zu Dokumentationszwecken für die Beförderung gefährlicher Güter, erinnerten mehrere Experten daran, dass in zahlreichen Fällen die Dokumentation in Papierform für die Beförderung gefährlicher Güter immer noch erforderlich ist, einerseits auf Grund der Tatsache, dass die Dokumente oder die elektronischen Unterschriften in zahlreichen Staaten als Beweis für einen Beförderungsvertrag rechtlich noch nicht angenommen sind, und andererseits auf Grund der Erfordernis im Falle von

Notfällen über Informationen an Bord der Beförderungsgeräte zu verfügen, was durch den Austausch von elektronischen Daten nicht sichergestellt ist.

Der Unterausschuss erklärte sich jedoch bereit Schritte zu unternehmen, um die Möglichkeit zu prüfen, die zwingende Erfordernis eines physischen Beförderungsdokumentes alternativ durch eine Genehmigung zur Verwendung des Austauschs elektronischer Daten zu ersetzen, ohne dass dies Folgen für die Sicherheit hat. Er stellte fest, dass es einen Mangel an Einheitlichkeit zwischen den üblicherweise als Hilfsmittel für die Dokumentation in Papierform verwendeten verschiedenen Systeme gibt und kam überein, dass es erforderlich ist, eine harmonisierte Struktur für die Inhalte solcher Systeme zu schaffen und die Zusammenarbeit mit dem Zentrum der Vereinten Nationen für die Erleichterung des Handels und die elektronischen Transaktionen (UN/CEFACT) über das Sekretariat der ECE/UNO angestrebt werden sollte.
(Übersetzung)

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 11.-21. September 2007

Die Experten von 24 Regierungen (darunter den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada) und 17 internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen (darunter die Europäische Kommission, die UIC, die UIP, der CEN und die IRU) haben an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teilgenommen.

Anlässlich dieser letzten Tagung dieses Zweijahreszeitraums hat sich die Gemeinsame Tagung der Tradition entsprechend hauptsächlich mit der Harmonisierung der letzten überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen (UN-Modellvorschriften) befasst. Diese Arbeiten wurden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe im Rahmen einer dreitägigen Tagung im Mai in Genf vorbereitet. Von den wesentlichen Neuerungen sind insbesondere zu erwähnen:

- die Vorschriften betreffend die in freigestellten Mengen verpackten Stoffe, die von den Vorschriften freigestellt sind, wobei diese eine Besonderheit des Luftverkehrs darstellen,
- die Beförderung von Tierkörpern, die mit ansteckungsgefährlichen Stoffen behaftet sind,

- die Angleichung der Kriterien für wasser-
verunreinigende Stoffe an das global harmoni-
sierten Systems für die Klassifizierung und die
Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS)
und an die UN-Modellvorschriften sowie, was die
Beförderungsbedingungen anbelangt, die Über-
nahme des Ansatzes des IMDG-Codes (See-
verkehr),
- die Überarbeitung des Kapitels 6.2 betreffend die
Druckgefäße mit teilweiser Übernahme der Vor-
schriften der europäischen TPED-Richtlinie,
- die Ablehnung einer Prüfbescheinigung bei
negativer Prüfung der Tanks, um einen „Tank-
tourismus“ zu verhindern, sowie
- die Kennzeichnung der Beförderungseinheiten
und der Container für Stoffe, die in begrenzten
Mengen verpackt und von den Vorschriften
freigestellt sind.

Die Fragen betreffend die Normen und die Tanks wurden von den entsprechenden üblichen Arbeitsgruppen geprüft. Die Gemeinsame Tagung befasste sich schließlich mit einigen neuen Fragen sofern ihr die Zeit hierfür verblieb. Die gesamten Änderungen, d. h. mehr als 150 Seiten, werden 2009 in Kraft treten und nach deren Genehmigung durch die zuständigen Organe der jeweiligen Verkehrsträger Gegenstand einer neuen Ausgabe des RID/ADR/ADN sein.

Der vollständige Bericht dieser Tagung wird in der deutschen Fassung auf der Website der OTIF und in der französischen bzw. englischen Fassung auf der Website der Transportabteilung der UN-ECE veröffentlicht werden.

(Übersetzung)

Veröffentlichungen und interessante Links

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 12-13 –
Aufgerüstet für den Ernstfall – Crash-Puffer
(M. Kratzsch-Leichsenring)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 18-20 –
Liberalisiert in geregelten Bahnen – Allgemeiner
Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)
(Dr. G. Fischer)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 38-39 –
Alles klar für 2009 (I.) – Gemeinsame RID/ADR/ADN-
Tagung (Genf, 11. bis 21. September 2007) (J. Conrad)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 40-43 –
50 Jahre ADR (U. Heins)

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Tätigkeiten der OTIF-Arbeitsgruppe „WG TECH“

Die Arbeitsgruppe TECH, die auf Anregung der Europäischen Kommission anlässlich der ersten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen geschaffen wurde, tagte drei Mal, und zwar am 16./17. November 2006, am 31. Januar/1. Februar 2007 und am 10./11. Mai 2007. Elf Mitgliedstaaten, zwei supranationale Organisationen (EU-GD TREN und ERA) und drei nichtstaatliche internationale Organisationen (CIT, UIC und UIP) nahmen an den Arbeiten der Arbeitsgruppe teil. Einige der Mitgliedstaaten waren nicht an allen drei Tagungen der WG TECH anwesend.

Bei der ersten Tagung wurden unter anderem die Schnittstelle zwischen OTIF und EU sowie gemeinschaftliche Ansätze beraten. OTIF und EU sind bei verschiedenen Tagungen nicht gleichermaßen vertreten, insbesondere bei jenen, bei denen wichtige Beschlüsse gefasst werden. So erklärte zum Beispiel die EU, dass es aus „rechtlichen Gründen“ (OTIF erscheint nicht auf der Liste der Organisationen, die eingeladen werden können) für OTIF nicht möglich sei, in dem gemäß Richtlinie 96/48/EG (Artikel 21-Ausschuss) geschaffenen EU-Ausschuss vertreten zu sein. Hingegen wird die EU, vertreten durch die Kommission (GD TREN) und ERA, zu allen Tagungen der OTIF eingeladen, in denen technische Bestimmungen beraten werden.

Die WG TECH beriet und schlug eine Struktur für die APTU-Anlagen vor, wobei die sich bereits in Kraft befindlichen TSI vorrangig berücksichtigt wurden.
(Übersetzung)

Fachausschuss für technische Fragen

2. Tagung

Bern, 20./21. Juni 2007

Die zweite Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) fand am 20./21. Juni 2007 statt. Für die zweite Tagung des Ausschusses bereitete das Sekretariat eine zahlreiche und umfangreiche Dokumentation in der Erwartung vor, dass nunmehr Beschlüsse gefasst werden könnten, da dieses Mal im Gegensatz zur ersten Tagung im Juli 2006 das Quorum erreicht wurde.

Von den 33 Mitgliedern des Ausschusses (Mitgliedstaaten, die ihre Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde des COTIF 1999 hinterlegt haben), waren 23 bei der zweiten Tagung vertreten. Weitere drei Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 nicht ratifiziert haben, sowie zwei supranationale Organisationen (Europäische Kommission und ERA) und drei nichtstaatliche internationale Organisationen (CIT, UIC und UIP) nahmen an der Tagung teil.

Die technischen Anhänge F und G zum COTIF 1999 sind seit 1. Juli 2006 in Kraft. Zum Zeitpunkt der Tagung hatten 8 EU-Mitgliedstaaten eine in Kraft befindliche Erklärung gemäß Artikel 42 COTIF abgegeben, wonach sie die Anhänge E, F und G nicht anwenden. Aus diesem Grunde (Artikel 16 § 1 COTIF 1999) sind diese Mitgliedstaaten von den Beratungen und Beschlüssen betreffend die Anhänge ausgeschlossen.

Zu Beginn der Tagung kam die Frage auf, ob der Ausschuss das Quorum erzielt hat, da einige stimmberechtigte EU-Mitgliedstaaten mitteilten, dass sie nur als Beobachter teilnehmen möchten. Nachdem festgestellt wurde, dass dies gemäß den Bestimmungen des COTIF nicht möglich sei, forderte der Vertreter der Europäischen Kommission diese EU-Mitgliedstaaten auf, den Tagungsraum zu verlassen, was sie auch taten. Dies führte dazu, dass das Quorum nicht erreicht wurde und zu keinem Punkt ein Beschluss gefasst werden konnte. Im Bewusstsein der Folge dieses Schrittes bedauerten einige EU-Mitgliedstaaten, dass sie damit nicht nur Beschlüsse betreffend die APTU-Anlagen, sondern auch jeglichen formellen Beschluss zur Geschäftsordnung und die Wahl eines Vorsitzenden verhindert hatten. Die EU-Mitgliedstaaten beschlossen daraufhin, bei der Beratung dieser Tagesordnungspunkte anwesend zu sein, jedoch jeglichen Beschluss zur Annahme der Vorschläge betreffend die APTU-Anlagen zu blockieren. Daraufhin vereinbarte die Tagung

stillschweigend, den Tagesordnungspunkt betreffend die APTU-Anlagen so zu ändern, dass dieser nur beraten wird, so dass keine Texte angenommen werden können.

Obwohl der Entwurf für die Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Fragen betreffend die Anhänge F und G stand, wurde er nicht angenommen. Einige Delegationen hatten Fragen zu den Begriffsbestimmungen in der Geschäftsordnung und verlangten nähere Angaben zum Stimmrecht; sie wünschten auch, dass die Bestimmung betreffend die Tagesordnung dahingehend geändert wird, dass in der Tagesordnung präzisiert wird, ob ein Punkt nur zur Information dient oder Gegenstand einer Beratung oder eines Beschlusses sein soll, der einer Abstimmung bedarf. Das Sekretariat wurde gebeten, den Textentwurf zu überarbeiten und zu versuchen, diese Fragen zu klären, so dass die Geschäftsordnung durch schriftliche Abstimmung angenommen werden könne.

Auf Bitte der Europäischen Kommission wurden die Änderungsanträge zu den Anhängen F und G in der ersten Tagung des CTE nicht beraten, sondern für eine Dauer von 8 Monaten vertagt. Nun, ein Jahr später, hat die Europäische Kommission nur einen Tag vor Eröffnung der zweiten Tagung dem Sekretariat eine offizielle EU-Position mitgeteilt. Die Änderungsanträge wurden jedoch auf Grund der EU-Position, die darin bestand, dass eine „angemessene“ Entkoppelungsklausel in die Vereinbarung betreffend den Beitritt der EU zum COTIF aufgenommen werden müsste, bevor die Anhänge im Hinblick auf deren Kompatibilität mit den EU-Vorschriften geändert werden könnten, wiederum nicht im Detail beraten; die EU werde der Annahme von Texten für die Anlagen-APTU, die den EU TSI entsprechen, erst nach Änderung der Anhänge F und G und nach Abschluss der laufenden Diskussionen betreffend die Revision der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien, die zu überarbeiteten EU-Vorschriften führen werden, zustimmen. Dies wird zu einer riesigen Lücke zwischen den Vorschriften der EU und jenen der OTIF führen, was die interessierten Organisationen sehr bedauerten. Nach diesen von den EU-Mitgliedstaaten geschaffenen vollendeten Tatsachen wurde beschlossen, dass der CTE selbst diese Fragen für mindestens 6 Monaten vertagen sollte; die Arbeitsgruppen wurden aufgefordert, in der Zwischenzeit die erforderlichen Vorschläge vorzubereiten.

Im Prinzip stimmen die vorgeschlagene Struktur der APTU-Anlagen und die technischen Anforderungen völlig mit den TSI überein. Die Europäische Kommission übernahm die Idee des Sekretariates, Vorschriften, die für mehrere Fahrzeugtypen gelten, wie zum Beispiel

die Bewertungsmodelle, an einer Stelle (APTU-Anlage 1) aufzunehmen, statt sie in jeder TSI zu wiederholen. Es fand keine detaillierte Diskussion statt, da der CTE Vorschläge der WG TECH abwarten wird. Eine Frage betreffend das Format der APTU-Anlagen und mögliche Verweise auf die EU-Vorschriften sowie einige weitere Fragen wurden an eine neue Arbeitsgruppe betreffend rechtliche Fragen (WG LEGAL) verwiesen.

Die Tagesordnung des CTE enthielt auch Themen betreffend die Umsetzung der Fahrzeugnummerierung und die Fahrzeugregister der OTIF.

Fahrzeughaltermarkierung (VKM)

Die Fahrzeughaltermarkierung besteht aus einem Fünf-Buchstaben-Code des Halters, wie in der Anlage P der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung festgelegt. Anlässlich der ersten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen wurden das Sekretariat der OTIF und ERA aufgefordert, eine gemeinsame Lösung für die Verwaltung der VKM-Codes zu verhandeln und dabei ihre Einzigartigkeit sicherzustellen. ERA und das Sekretariat der OTIF haben gemeinsam die „Regeln für die Registrierung eines Fahrzeughaltercodes“ entworfen, die die Vereinbarung zwischen den beiden Parteien, Regeln zur Beantragung eines Codes sowie Regeln für die Verwaltung des Systems enthielten. ERA und das Sekretariat der OTIF bildeten gemeinsam das in Anlage P festgelegte „zentrale Organ“ und werden eine gemeinsame Liste der registrierten VKM auf ihren Websites veröffentlichen. ERA wird die Halter registrieren, die ihren eingetragenen Geschäftssitz in einem Mitgliedstaat der EU oder des EWR haben. OTIF wird die Halter registrieren, die ihren Sitz in den anderen OTIF-Mitgliedstaaten und – auf freiwilliger Basis – in Staaten haben, die nicht Mitglied der OTIF sind. Eine vorläufige Liste der VKM wurde Anfang Juli 2007 auf den Websites von ERA und OTIF veröffentlicht. Der Fachausschuss für technische Fragen begrüßte die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF und ERA sowie die praktische gemeinsame Lösung, die ein Modell für die künftige Zusammenarbeit bilden könnte.

Fahrzeugregister

Artikel 13 ATMF sieht die Schaffung eines OTIF-Fahrzeugregisters vor. Artikel 13 legt den Inhalt des Registers oder dessen Zweck nicht eindeutig fest. ERA hat eine Arbeitsgruppe geschaffen, die mit dem Entwurf der Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) gemäß Artikel 14 der Interoperabilitätsrichtlinie beauftragt ist. Das NVR soll Informationen zur Zulassung der Fahrzeuge beinhalten. Die ERA-Arbeits-

gruppe fuhr mit dem Entwurf des Rollmaterialregisters gemäß Artikel 24 der Richtlinie, der die technischen Daten von Fahrzeugen enthalten soll, fort. Das Sekretariat betrachtete es als wesentlich, dass die Register der OTIF und der EU harmonisiert werden, mit gleichen Spezifikationen für die Datenelemente und Formate, ohne Doppelspurigkeiten und nur einer Anfrageeintragung. Das Sekretariat hat an der ERA-Arbeitsgruppe teilgenommen. Das Sekretariat hatte für die zweite Tagung des Fachausschusses für technische Fragen ein Dokument betreffend die Register vorbereitet, in dem die wesentlichen Grundsätze und die Entwicklung des Systems in zwei Schritten festgelegt wurden, angefangen bei der OTIF mit NVR, die den EU-NVR entsprechen und Daten zur Zulassung enthalten, und danach in ein voll entwickeltes System umgewandelt wird, das auch Daten betreffend die technischen Merkmale des Fahrzeugtyps beinhaltet.

Die Europäische Kommission begrüßte die vom Sekretariat durchgeführte Arbeit und ermutigte es in dieser Richtung und mit der Arbeit an den OTIF-Registern in der WG TECH fortzufahren und dabei den EU-Beschluss zu den NVR, der im Oktober 2007 gefasst werden könnte, zu berücksichtigen.

Künftige Arbeit

Es wurden drei Bereiche für die künftigen Arbeiten der OTIF-Arbeitsgruppen identifiziert. Es handelt sich dabei um die Tätigkeiten im technischen Bereich, d.h. Bewertung der vom Fachausschuss für technische Fragen anzunehmenden Dokumente, betriebliche Tätigkeiten, wie die Einrichtung von Registern (WG TECH) und rechtliche Tätigkeiten, wie bei der Annahme der APTU-Anlagen Querverweise zu den TSI erstellen (WG LEGAL).

Die nächste Tagung des Fachausschusses für technische Fragen wird 2008 stattfinden, nachdem die WG TECH erneut zwei oder dreimal getagt hat und Vorschläge zur Beratung/Annahme der APTU-Anlagen vorgelegt hat. (Übersetzung)

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

1. Tagung

Bern, 16./17. Juli 2007

Der Vorbereitende Ausschuss zur Errichtung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial gemäss dem Protokoll von Luxemburg (s. Zeitschrift 2/2007, S. 20 ff) hielt seine erste Tagung am 16./17. Juli 2007 am Sitz der OTIF in Bern unter der gemeinsamen Leitung Schwedens und der Vereinigten Staaten von Amerika ab.

Grundlage der Beratungen bildeten vom Sekretariat der OTIF ausgearbeitete Entwürfe für die Geschäftsordnung des Ausschusses und der künftigen Aufsichtsbehörde, für die Registerordnung und für die Ausschreibung (Request for Proposal - RFP) des Registerführers. Nach einer ersten Prüfung kam man überein, die Arbeiten in drei Arbeitsgruppen weiterzuführen. Davon soll sich die erste unter der Leitung Deutschlands mit der strittigen Frage der (aus Gründen der Versicherbarkeit begrenzten) Haftung des Registerführers befassen. Neben Deutschland, Finnland und weiteren Staaten sollen insbesondere die Rail Working Group (RWG) und die Versicherungswirtschaft zur Lösung beitragen. Die Fertigstellung der Ausschreibung soll in der zweiten von der Slowakei, der Russischen Föderation, Kanada, der OTIF und der RWG zu beschickenden Arbeitsgruppe erfolgen. In der dritten Arbeitsgruppe zu den Themen Registerordnung und Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde sollen Frankreich, Algerien, ein Staat der asiatischen Region, UNIDROIT und die RWG mitwirken. Eine gesonderte Arbeitsgruppe soll darüber hinaus zur fachlichen Beratung des Vorbereitenden Ausschusses und Wahrnehmung der Belange seitens der betroffenen Wirtschaftsbereiche ins Leben gerufen werden.

Laut vereinbartem Zeitplan ist die Vornahme der Ausschreibung - gegebenenfalls nach einer zweiten Sitzung des Vorbereitenden Ausschusses – noch im Oktober 2007 vorgesehen und soll der erste Registerführer in der zweiten oder dritten Tagung des Vorbereitenden Ausschusses im Frühjahr 2008 eingesetzt werden.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Kongress "Modern Law for Global Commerce"

Wien, 9.-12. Juli 2007

Am aus Anlass des 40. Jahrestags der Gründung der UNCITRAL veranstalteten Kongress nahmen über 400 Personen aus 80 Staaten teil. Das dichte Programm umfasste eine Vielzahl aktueller Fragen des internationalen Handelsrechts, darunter die allgemeine nach der Zukunft der internationalen Regelungstätigkeit, die sich zumindest im rein privatrechtlichen Bereich mehr und mehr von verbindlichen Übereinkommen hin zu sogenanntem „soft law“ (Mustergesetze, Rechtsleitfaden, Grundregeln etc.) verlagert.

Was die Sicherung von Transaktionen und die damit verbundene Mobilisierung des Kreditwesens und nachweisliche Kostensenkung anbelangt, wurde die Bedeutung moderner Rechtsinstrumente und elektronischer Register, wie jenes nach dem Eisenbahnprotokoll, besonders hervorgehoben.

Im Transportbereich lag das Hauptaugenmerk auf dem von der Arbeitsgruppe III der UNCITRAL erarbeiteten Entwurf für ein neues Übereinkommen über die Güterbeförderung [zur Gänze oder teilweise] [auf dem Seeweg]. Die endgültige Fassung des Titels/ Anwendungsbereichs wird davon abhängen, ob bzw. inwieweit die ausgearbeiteten Bestimmungen, insbesondere die Dokumentations- und Haftungsbestimmungen, entweder auf alle internationalen multimodalen Gütertransporte oder auf Seetransporte inklusive Vor-/Nachläufe im Landverkehr (door-to-door) oder nur auf Seetransporte (port-to-port) anwendbar erscheinen. Letzteres wurde von Rednern, die insbesondere aus dem Blickwinkel der Spediteure z.B. im Hinblick auf Landtransporte mit kurzer See(fähren)strecke argumentierten, als wahrscheinlicher angesehen. Der Abschluss der Arbeiten in der WG III und die Finalisierung wird für 2008 erwartet.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 14. Dezember 2005

Hat die Eisenbahn es unterlassen, Maßnahmen zu treffen, um zu vermeiden, dass Personen sich in Nähe der Gleise bewegen, und hat sie Material in der Nähe der Gleise gelagert, das sie entfernen lassen konnte, trug sie damit zum schädigenden Ereignis bei.

Vgl. Artikel L 121-12 des französischen Versicherungsgesetzbuches

Obwohl bei diesem Urteil keine direkte Parallele zu Bestimmungen eines Anhangs zum COTIF gezogen werden kann, kann der nachfolgende Auszug aufschlussreich sein im Zusammenhang mit Überlegungen betreffend die Haftung in Fällen, in denen

- der Schaden durch die Infrastruktur verursacht wurde,
- das schädigende Ereignis auf ein Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und
- der Betreiber seinen Sorgfaltspflichten nicht nachgekommen ist.¹

Tatbestand:

Am 1. Dezember 1993 ereignete sich eine Zugkollision, bei der vier Reisende getötet und fünfundzwanzig verletzt wurden.

Das Jugendschwurgericht (*Cour d'assises des mineurs*) des Departements Oise verurteilte mit Urteil vom 30. November 1996 den zum Zeitpunkt des Tatbestands sechzehnjährigen F.M. für das vorsätzlich verursachte Entgleisen eines Zuges, das Todesfälle und Verletzungen zur Folge hatte; anschließend, mit Zivilurteil vom 1. Dezember 1996,

- ordnete es auf Grund der zivilrechtlichen Klage der SNCF ein Gutachten zur Feststellung des der SNCF entstandenen Sachschadens an und verfügte, dass die von der SNCF geleistete Entschädigung für die Personenschäden der Opfer in Höhe von 570.114,14 Francs zu zwei Dritteln von

den Eltern von F.M. in ihrer Eigenschaft als zivilrechtlich Verantwortliche und zu einem Drittel von der SNCF zu tragen sind,

- verurteilte es auf Grund der Anträge der anderen zivilrechtlichen Kläger F.M. und dessen Eltern in solidum, entweder die Opfer zu entschädigen oder ihnen bis zum Vorliegen des Ergebnisses der medizinischen Gutachten eine Vorschusszahlung zu leisten.

Die Versicherung von Herrn und Frau M., die Garantie mutuelle des fonctionnaires (GMF), führte an, sie habe den Opfern einen Gesamtbetrag von 989.870,48 Francs gezahlt und verklagte die SNCF am 19. August 1997 auf Rückerstattung eines Drittels dieses Betrages.

Das Großinstanzgericht (*Tribunal de grande instance*) Paris verurteilte mit Urteil vom 2. Juli 1998 die SNCF, der GMF den Betrag von 329.956,82 Francs zuzüglich Zinsen ab dem Zeitpunkt der Klageerhebung sowie eine Entschädigung von 10.000 Francs auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen.

Bezüglich der von der SNCF eingelegten Berufung wies das Berufungsgericht (*Cour d'Appel*) Paris mit Aufhebungsurteil vom 6. Oktober 1999 die Forderungen der GMF ab; es hielt fest, dass das vom Jugendschwurgericht des Departements Oise ergangene Urteil bezüglich der von der SNCF und den vom Beförderer entschädigten Opfern erlittenen Schäden eine Haftungsteilung verfügt hatte, dieses Urteil jedoch nicht für die anderen von der GMF entschädigten Opfer galt.

Bezüglich des von der GMF eingelegten Rechtsmittels hob der Kassationsgerichtshof (*Cour de cassation*) mit Urteil vom 18. Februar 2003 das am 6. Oktober 1999 ergangene Urteil in der Gesamtheit seiner Entscheidungen auf Grund der Verletzung des Artikels L 121-12 des Versicherungsgesetzbuches auf; er verwies die Sache und die Parteien vor das in anderer Zusammensetzung zu tagende Berufungsgericht Paris.

In ihren letzten Schlussfolgerungen vom 20. September 2005 beantragt die SNCF, das Urteil aufzuheben und:

- 1) – den Rechtsstreit an das Verwaltungsgericht (*Tribunal administratif*) Paris zu verweisen, damit der Fehler festgestellt wird, den die SNCF in der Auslegung und Wartung der aus den Eisenbahngleisen und deren Nebenanlagen bestehenden öffentlichen Bauten begangen haben soll,

¹ Vgl. Artikel 8 §§ 1, 2 und 3 CUI

- das zivilrechtliche Verfahren bis zum Abschluss des Verfahrens vor den Verwaltungsgerichtsbarkeiten auszusetzen,
- 2) ersatzweise in der Sache:
- festzustellen, dass es keinen direkten Kausalzusammenhang zwischen dem vorsätzlichen Verschulden seitens F.M. und den Umständen gibt, die das Begehen seiner Straftat erleichtert haben, und demzufolge alle Forderungen der GMF abzuweisen,
 - in jedem Fall die Forderung der GMF auf den durch unwiderlegbare Beweise festgestellten Betrag zu verringern,
 - gegebenenfalls eine Untersuchung anzuordnen, um diese Forderung zu prüfen, wobei die Kosten hierfür auf Grund ihrer Säumnis von der GMF zu tragen sind,
 - die Widerklage der SNCF zuzulassen und die GMF zur Zahlung der Gesamtheit oder ersatzweise von zwei Dritteln ihres Sachschadens, d.h. sie zur Zahlung eines Betrages von 1.290.361,10 Euro oder ersatzweise von 860.234,07 Euro zuzüglich Zinsen zum gesetzlichen Satz ab 31. Januar 2000 zu verurteilen, ihr zu bestätigen, dass sie am 6. Oktober 2004 einen Betrag von 860.234,07 Euro erhalten hat, dieser Betrag nicht die gesamte Schadenssumme abdeckt und lediglich auf ihre Forderung angerechnet wird,
 - gegebenenfalls die Aufrechnung der gegenseitigen Schulden zu verfügen,
 - die SNCF dazu zu verurteilen, ihr den Betrag von 20.000 Euro auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen.

In ihren letzten Schlussfolgerungen vom 2. September 2005 beantragt die GMF:

- 1) die von der SNCF vorgebrachte Einrede der Unzuständigkeit für unzulässig und im Übrigen für unbegründet zu erklären, zu erklären, dass kein Grund besteht, die Sache an das Verwaltungsgericht Paris zu verweisen, und kein Grund besteht, das Verfahren auszusetzen,

2) zur Sache:

- das Urteil dahingehend zu bestätigen, dass die SNCF dazu verurteilt wird, ihr den Betrag von 329.956,82 Francs, was 50.301,59 Euro entspricht, zuzüglich Zinsen zum gesetzlichen Satz ab dem 19. August 1997 zu zahlen und darüber hinaus die Kapitalisierung der Zinsen in Anwendung des Artikels 1154 des Zivilgesetzbuches anzuordnen,
- die SNCF dazu zu verurteilen, ihr in Anwendung des Artikels 1251 Absatz 3 des Zivilgesetzbuches den zusätzlichen Betrag von 58.745,57 Euro sowie den Betrag von 4.573,47 Euro als Entschädigung für einen missbräuchlichen Widerstand zu zahlen,
- der GMF zu bestätigen, dass sie nicht bestreitet, der SNCF den Betrag von 860.234,07 Euro zu schulden, festzustellen, dass sie diesen Betrag am 6. Oktober 2004 gezahlt hat, zu erklären, dass diese Zahlung schuldbefreiende Wirkung hat und alle anderen Forderungen der SNCF abzuweisen,
- die SNCF dazu zu verurteilen, ihr den Betrag von 15.000 Euro für die ihr entstandenen und in erster Instanz und im Berufungsverfahren dargelegten Verfahrenskosten zu zahlen.

Erwägungen

In der Erwägung, dass die SNCF vor dem Gericht die Unzuständigkeit zu Gunsten der Verwaltungsgerichtsbarkeit nicht eingewendet hat, sondern vorgebracht hat, dass das zivilrechtliche Urteil des Jugendschwurgerichts des Departements Oise vom 1. Dezember 1996 nicht endgültig war und das Verfahren bis zum Ausgang des Strafgerichtsverfahrens auszusetzen war (*„le criminel tient le civil en l'état“*), dass in Anwendung des Artikels 74 der neuen Zivilprozessordnung die erstmals bei der Berufungsverhandlung vorgebrachte Einrede der Unzuständigkeit für unzulässig zu erklären ist, während die Regeln, mit denen sie ihre Einrede der Unzuständigkeit begründet, dem Bereich der öffentlichen Ordnung zuzuordnen sind;

In der Erwägung, dass die SNCF anführt, dass der ihr vorgeworfene Fehler in keinem direkten Kausalzusammenhang mit dem Schaden steht, dass das zivilrechtliche Urteil des Jugendschwurgerichts in seinem Spruch nicht präzisiert hat, dass die SNCF zu einem Drittel für den Unfall haftet und seine Urteilsbegründung nicht die Wirkung einer entschiedenen Sache hat; dass die SNCF darüber hinaus geltend macht, dass eine Haftungsteilung im Falle eines vorsätzlichen Schadens an den Gütern wie im vorliegenden Rechtsstreit nicht angeordnet werden darf; dass sie einerseits zwischen den Beziehungen zwischen F.M. und der SNCF als zivilrechtlichen Klägerin, in der Annahme, dass diese Entschädigungen an die Reisenden gezahlt hat, und andererseits zwischen den Beziehungen zwischen F.M. und den Opfern, die als zivilrechtliche Kläger auftreten, unterscheidet; dass sie vorbringt, dass die Haftungsteilung im ersten, jedoch nicht im zweiten Fall entschieden wurde;

In der Erwägung jedoch, dass kein Zweifel daran besteht, dass die von der SNCF geleisteten Entschädigungen, wie auch jene, die von der GMF geleistet wurden, auf das Entgleisen des Zuges zurückzuführen sind, bezüglich dessen das Strafgericht mit endgültig gewordenem zivilrechtlichem Urteil vom 1. Dezember 1999 entschieden hat, dass die Haftung zwischen dem Minderjährigen in Höhe von zwei Dritteln und der SNCF in Höhe eines Drittels zu teilen ist; dass sich aus diesem Urteil ergibt, dass die Fehler der SNCF darin bestanden, nicht alle Maßnahmen getroffen zu haben, um zu vermeiden, dass Personen sich in Nähe der Gleise bewegen, und sie Material in der Nähe der Gleise gelagert hat, die sie entfernen lassen konnte; dass diese Fehler zum schädigenden Ereignis beigetragen haben; dass die GMF in Anwendung des Artikels L 121-12 des Versicherungsgesetzbuches berechtigt ist, auf Grund der Abtretung der Rechte ihrer Versicherten gegen die SNCF zu klagen, um zu erreichen, dass diese sich in Höhe ihres Anteils am schädigen Ereignis beteiligt;

In der Erwägung, dass die SNCF behauptet, die von der GMF vorgelegten Dokumente reichten nicht aus, um ihre Forderung zu belegen; dass sie unterstreicht, dass die GMF weder eine Gläubigerwechselquittung noch Belege über die Art der gezahlten Beträge vorgelegt hat; dass sie hinzufügt, dass sie keine Gerichtsvollzieherkosten zu zahlen habe, da diese auf eine Säumnis der GMF zurückzuführen sind und somit weiterhin zu deren Lasten gehen müssen;

In der Erwägung jedoch, dass aus den bei den Verhandlungen von der GMF vorgelegten Dokumenten hervorgeht, dass diese den Opfern oder deren Anwälten und den Sozialeinrichtungen neben des Betrags von

989.870,48 Francs einen Betrag von 1 156.037 Francs gezahlt hat; die SNCF die Gerichtsvollzieherkosten, die auf eine Säumnis der GMF zurückzuführen wären, nicht präzisiert; dass das Urteil demzufolge darin bestätigt werden muss, dass die SNCF dazu verurteilt wird, der GMF einen Drittel des Betrags von 989.870,48 Francs, was einem Betrag von 50.301,59 Euro entspricht, nebst Zinsen zum gesetzlichen Satz mit Wirkung vom 19. August 1997 zu zahlen; dass es angebracht ist, die Kapitalisierung der Zinsen ab 2. Juli 2004, Datum der diesbezüglichen Schlussanträge gemäß Artikel 1154 des Zivilgesetzbuches anzuordnen; dass die SNCF auch dazu verurteilt werden muss, der GMF einen Drittel des Betrages von 1.156.037 Francs, was einem Betrag von 58.745,57 Euro entspricht, zu zahlen;

In der Erwägung, dass die SNCF ihr Recht auf Widerstand gegen die Forderungen der GMF nicht missbräuchlich ausarten ließ; dass infolgedessen die Schadenersatzforderung der GMF abzuweisen ist;

In der Erwägung, dass das Jugendschwurgericht mit Urteil vom 31. Januar 2000 den Sachschaden der SNCF auf 1.290.035,10 Euro beziffert hat und in Anwendung der Haftungsteilung F.M. und seine zivilrechtlich verantwortlichen Eltern zur Zahlung von 860.234,07 Euro verurteilt hat; dass die GMF diesen Betrag am 6. Oktober 2004 gezahlt hat; dass diese die Zinsen zum gesetzlichen Satz auf den Betrag von 860.234,07 Euro ab dem 31. Januar 2000 bis zum 6. Oktober 2004 noch schuldet;

In der Erwägung, dass die gegenseitigen Schulden der SNCF und der GMF sich in ihrer Höhe ausgleichen werden;

In der Erwägung, dass die SNCF im Wesentlichen ihrer Forderungen unterliegt, die Verfahrenskosten zu tragen hat und keine Entschädigung auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung beanspruchen kann; dass es angebracht ist, der GMF eine Entschädigung von 10.000 Euro für ihre nicht wiederkehrenden Kosten im Rahmen der ersten Instanz und der Berufungsinstanz zuzusprechen:

Aus diesen Gründen

erklärt das Gericht die von der SNCF aufgeworfene Einrede der Unzuständigkeit für unzulässig,

stellt es infolgedessen fest, dass kein Grund besteht, das Verfahren auszusetzen,

bestätigt es das Urteil vom 2. Juli 1998 dahingehend, dass die SNCF dazu verurteilt wird, der GMF den

Betrag von 50.301,59 Euro nebst Zinsen zum gesetzlichen Satz ab dem 19. August 1997 zu zahlen.

Darüber hinaus

ordnet es die Kapitalisierung der Zinsen ab dem 2. Juli 2004 unter den in Artikel 1154 des Zivilgesetzbuches vorgesehenen Bedingungen an,

verurteilt es die SNCF zur Zahlung des Betrages von 58.745,57 Euro sowie der Entschädigung von 10.000 Euro auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung,

weist die Schadenersatzforderung der GMF ab,

stellt es fest, dass die GMF der SNCF am 6. Oktober 2004 den Betrag von 860.234,07 Euro gezahlt hat,

verurteilt es die GMF dazu, der SNCF die Zinsen zum gesetzlichen Satz auf den Betrag von 860.234,07 Euro für den Zeitraum vom 31. Januar 2000 bis zum 6. Oktober 2004 zu zahlen,

stellt es fest, dass die gegenseitigen Schulden der SNCF und der GMF sich ausgleichen werden,

weist die weitergehenden Forderungen der SNCF und deren Schadenersatzforderung auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung ab,

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Bücherschau

Alter, Michel, Franck, Turgné (Aktualisierung des Heftes) *Transport terrestre, Responsabilité du transporteur international de marchandises* (Landbeförderung, Haftung des Beförderers im internationalen Güterverkehr), LexisNexis JurisClasseur Zivilrechtliche Haftung und Versicherungen, Heft 470-30 (1,2007 – aktualisiert mit Stand 10.11.2006)

In diesem etwa vierzig Seiten umfassenden Heft untersuchen und kommentieren die Autoren detailliert die Haftung des internationalen Landbeförderers im Hinblick auf die vereinheitlichenden „Übereinkommen“ im Bereich der internationalen Landbeförderung von Gütern. Für den internationalen Eisenbahntransport handelt es sich hierbei um die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM – Anhang B zum COTIF) und für den internationalen

Straßentransport um das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR).

Das Heft gliedert sich in vier Teile. Im ersten Teil behandeln die Autoren die Frage des Anwendungsbereichs der vereinheitlichenden Übereinkommen (Bedingungen betreffend den vereinbarten Transport, Bedingungen betreffend den internationalen Charakter des Transports und besondere Fälle der aufeinanderfolgenden Straßen- und gemischten Transporte). Im zweiten Teil, der auch der längste ist, betrachten sie die Bedingungen der vertraglichen Haftung des Beförderers (Haftung des Beförderers von Rechts wegen und Gründe für die Haftungsbefreiung des Beförderers, ob es sich um die allgemeinen, die besonderen oder die privilegierten Haftungsbefreiungsgründe handelt). Im dritten Teil gehen die Autoren auf die Frage der Entschädigung zu Lasten des Beförderers ein (Berechnung der Entschädigung, Grundsatz eines Höchstbetrages für die Entschädigung und Überschreitung dieses Höchstbetrages, entweder auf Grund des Willens des Vertragspartners des Beförderers – Wertangabe oder Angabe des Interesses an der Lieferung – oder in Folge des fehlerhaften Handelns des Beförderers). Im vierten und letzten Teil gehen sie auf die Fragen im Zusammenhang mit der Haftungsklage ein (Klageparteien, zuständige Gerichtsbarkeit, Rechtsausschluss oder Unzulässigkeit der Klage und Verjährung).

Im gesamten Verlauf der Abhandlung vergleichen und erstellen die Autoren Parallelen zwischen einerseits den ER CIM 1980 und den ER CIM 1999 und andererseits den ER CIM und der CMR. Die Lehre und die Rechtsprechung finden ebenfalls ihren berechtigten Platz in diesem Heft.

Dem, wie in der JurisClasseur-Reihe üblich, klar dargestellten Kommentar zu den betrachteten Vorschriften gehen Schlüsselpunkte, eine analytische Zusammenfassung und ein alphabetischer Index voraus.

Das von Herrn Turgné aktualisierte Heft entspricht dem Ruf dieser Sammlung, die ein unverzichtbares Hilfsmittel für alle Personen darstellt, die mit Rechtsfragen befasst sind.

(Übersetzung)

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferung 1/07, Stand

Mai 2007, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Mit der Ergänzungslieferung 1/07, die als Anschluss zur Ergänzungslieferung 2/06 (s. Zeitschrift 1/2007, S. 14) kurz danach erschienen ist, wird die vollständige Überarbeitung der Kommentierung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) fortgesetzt. Es handelt sich insbesondere um eine Neufassung der Erläuterungen betreffend die auf das Taxigewerbe anwendbaren Bestimmungen (Kennlichmachung, Ordnungsnummer und Unternehmensanschrift).

Anlass zu dieser Überarbeitung gaben aktuelle Entwicklungen in dreierlei Hinsicht. Erstens zeichnet sich in Deutschland eine Tendenz zur Freigabe der Taxifarbe ab (zahlreiche Ausnahmegewilligungen, eine noch nicht umgesetzte Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Vorschrift über die einheitliche Farbgebung). Zweitens ist in der Neufassung des Kommentars ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 30.06.2005 berücksichtigt, wonach das in Artikel 26 § 3 BOKraft ausgesprochene Verbot der Eigenwerbung an Taxen und Mietwagen verfassungswidrig ist. Im Sinne dieses Urteils wird die fragliche Bestimmung nun insofern einschränkend ausgelegt, als sich das Verbot nur auf solche Beschriftungen bezieht, die eine Verwechslungsgefahr hinsichtlich der angebotenen Verkehrsform (Taxen- oder Mietwagenverkehr) bergen. Schließlich präzisieren die neuen Erläuterungen an Hand von Beispielen aus Taxenordnungen verschiedener Städte, wie die Vorschrift betreffend das Fahrerschild in der Praxis umgesetzt wird.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung im Straßenverkehr, dem eine umfassende Sammlung von Vorschriften zu diesem Thema angefügt ist, zeichnet sich durch eine klare Gliederung und hohe Benutzerfreundlichkeit aus.

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, 21. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juni 2007

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 3/2006, S. 55). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften. Auf Bundesebene erlassene Vorschriften sind in den ersten zwei Bänden und jene der einzelnen deutschen Bundesländer im Band III zu finden. Allgemeine Bedingungen für verschiedene Leistungen im Eisenbahnsektor und Gesetze sowie sonstige Vorschriften, die nicht eisenbahnspezifisch sind, jedoch auch im Eisenbahnbereich Anwendung finden (Arbeitsrecht, Verwaltungsverfahren u.ä.), wurden in Band IV aufgenommen. Während dem „Europäischen Recht“ ein Abschnitt des Bandes III gewidmet ist, bildet die Kategorie „Internationales Recht“ einen Abschnitt des Bandes IV. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung.

Die sehr umfassende 21. Ergänzungslieferung (520 Seiten) bezieht sich vor allem auf den Abschnitt „Deutsches Recht“. Die meisten Änderungen hängen mit den jüngsten Entwicklungen im Bereich der Eisenbahnsicherheit und der technischen Interoperabilität zusammen. Dazu gehört die Neufassung des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Schaffung eines Eisenbahnsicherheitsbeirats beim Eisenbahn-Bundesamt) und die sich darauf beziehenden Erläuterungen von H.-J. Kühlwetter, ferner der Organisationserlass zur Wahrnehmung der Aufgaben nach den Eisenbahn-Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Eisenbahn-Cert, Benannte Stelle Interoperabilität beim Eisenbahn-Bundesamt (EBC) sowie zahlreiche Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die der Umsetzung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG, dienen (vier Änderungsgesetze 2006 und eines 2007). Die infolgedessen erforderliche Anpassung der Erläuterungen zum AEG, deren Autor U. Kramer ist, wird angesichts deren Umfangs (327 Seiten) wahrscheinlich in einer der nächsten Ergänzungslieferungen erfolgen.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist 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.

Last but not least

Ein neuer Wind?

Ein neuer Wind scheint innerhalb des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO) zu wehen¹. Die Experten sind von ihrem Sockel herabgestiegen und haben – vorläufig vielleicht – das Dogma der Unfehlbarkeit, an dem sie bisher festhielten, in Klammern gesetzt. Sie stellten sich gegenüber den Forderungen der verschiedenen Verkehrsträger nach einer Anpassung der Vorschriften der UN-Modellvorschriften an jene der jeweiligen Verkehrsträger in den Fällen, in denen Abweichungen bestanden, taub, wobei das Gegenteil eher die Regel darstellte. Mehrere dieser Forderungen wurden nun zumindest zum Teil angenommen oder sind auf dem Weg dorthin. Dennoch ist nichts endgültig gewonnen.

Was ist geschehen? Die Erneuerung des Vorsitzes (neuer Vorsitzender und neuer stellvertretender Vorsitzender), die Nichtanwesenheit ehemaliger Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender innerhalb internationaler Organisationen und die teilweise ständige Erneuerung der Delegationsleiter und der Experten innerhalb der Delegationen haben sicherlich hierzu beigetragen, wie der neue Vorsitzende erklärte.

Früher, in den siebziger und achtziger Jahren, wurden die **Explosivstoffe** innerhalb eines gesonderten Unterausschusses behandelt, wobei ein Teil der Mitglieder alle 4 bis 5 Jahre erneuert wurde. Dieser Unterausschuss tagte eine Woche pro Jahr, jedoch mit einer jährlichen Arbeitsgruppe, die außerhalb der Tagungen zusammen kam (in der Regel in den USA, in Kanada, im Vereinigten Königreich oder in Deutschland). Der gleiche Erneuerungsvorgang hatte jedoch zur Folge, dass die neuen Experten, darunter ehemalige Militärangehörige, ständig die Arbeit ihrer Vorgänger in Frage stellten, so dass es fast 20 Jahre brauchte, um diese Klasse endgültig vollständig zu überarbeiten.

(Indiskretion eines ehemaligen Sekretärs der Transportabteilung der ECE-UNO!)
(Übersetzung)

¹ Der Bericht über die 31. Tagung des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter ist unter der Rubrik „Beförderung gefährlicher Güter“ veröffentlicht.

Der Humor auf der Tagesordnung!

Die Gemeinsame Tagung hat zum ersten Mal lateinische Begriffe ins RID/ADR/ADN aufgenommen, und zwar „mutatis mutandis“ im Rahmen der Bezettelung der wasserverunreinigenden Stoffe. Dies hat einige Delegierte verärgert, die im Übrigen, auch nach einer entsprechenden Suche im Internet, nicht verstanden, was dieser Begriff in ihrer Landessprache bedeutet. Sie argumentierten, dass die Nutzer der Transporte und die Verwender der Vorschriften meistens keine Juristen sind. Dieser Eingriff der lateinischen Kultur veranlasste den Vorsitzenden anzuregen, eine lateinische Ausgabe dieser Vorschriften zu verfassen... Es wäre interessant, die lateinische Übersetzung des organischen Peroxyds „1-(2-tert-BUTYLPEROXYISOPROPYL)-3-ISOPROPENYLBENZEN“ zu erfahren... Schließlich hat der neue Papst die Erlaubnis erteilt, die Messe wieder in lateinischer Sprache zu halten und zu singen! Bei der Schließung der Tagung hat der Vorsitzende leider vergessen, das berühmte „Ite missa est“ anzustimmen.

Und Sie, sind Sie in der Lage, den Namen des erwähnten organischen Peroxyds korrekt ins Lateinische zu übersetzen? Der Wettbewerb ist für alle offen, die ein einjähriges Gratisabonnement der Zeitschrift gewinnen möchten! (Der Rechtsweg ist ausgeschlossen). Also, an die Federn!

Anlässlich der Ehrung des in den Ruhestand tretenden Delegierten Norwegens hat dieser daran erinnert, dass er während seiner siebenjährigen Amtszeit als Vorsitzender gute und schlechte Zeiten erlebt hat und dass er manchmal die Lust verspürte, einen bestimmten aufsässigen Delegierten, der sich als Spielverderber hervortat, zu erdrosseln. Er anerkannte jedoch, dass dieser Delegierte oft recht hatte... Woraufhin ihn der Vorsitzende fragte: „Warum haben Sie es denn nicht getan?“. Dazu sei gesagt, dass die betreffende Person nichts zu tun hat mit einem Politiker aus seinem Land, der als künftiger Regierungschef vorgesehen war und der am Nationalfeiertag die „Marseillaise“ statt der Nationalhymne seines Landes anstimmte! Was einen humoristischen Redakteur zur folgenden Metapher veranlasste: „Irren ist menschlich, sagte der Igel und stieg von der Bürste herab.“

Humor, wie auch das Lächerliche bringen niemanden um und „honi soit qui mal y pense!“
(Übersetzung)