



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2007

115. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum Protokoll 1999

Ukraine, S. 67

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern

CIV, S. 68

Liste der Eisenbahnstrecken CIV, S. 68

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 68

Liste der Schiedsrichter, S. 68

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

108. Tagung – Bern, 14./15.11.2007 – S. 68

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe und Rechtsgruppe CIM/SMGS – Predeal (Rumänien), 20./21.11.2007 und 22./23.11.2007 – S. 69

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 70

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

Sondersitzung – Berlin, 12.10.2007 – S. 70

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

Genf, 5.-9.11.2007, S. 72

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

44. Tagung – Zagreb, 19.-23.11.2007 – S. 73

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

32. Tagung – Genf, 3.-7.12.2007 – S. 80

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 81

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – 20. Tagung – Wien, 15.-25.10.2007 – S. 81

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Workshop über die Sicherheit in Rangierbahnhöfen – Paris, 15./16.10.2007 – S. 82

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2007 – Bern, 8.11.2007 – S. 83

Weitere Tätigkeiten

Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT)

16. Vollversammlung – St. Gallen, 1./2.11.2007 – S. 83

Das Stichwort

„50 Jahre ADR“

Genf, 8.11.2007 – S. 85

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) – Urteil vom 5.10.2006 – Verunreinigter Tankauflieger – Folgeschäden (Landesrecht) – S. 85

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport, Heft 621 (4,2007 – Aktualisierung vom 31.03.2007), S. 90

Koller, Ingo, Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 6. völlig neu bearbeitete Auflage, S. 90

Last but not least

Eine Vernunftfehe – S. 92

**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

4/2007

115. 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

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) beigetreten, indem sie ihre Beitrittsurkunde am 31. Juli 2007 beim Generalsekretär der OTIF hinterlegt hat (s. Zeitschrift 3/2007, S. 46). Am 26. Oktober 2007 hat die Ukraine diese Beitrittsurkunde, die zwei Erklärungen enthielt, durch eine abgeänderte Urkunde ersetzt, die zusätzlich einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM (Art. 1 § 6 CIV/CIM) enthält.

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 COTIF einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten

Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen¹ sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen².

Der Beitritt der Ukraine zum Protokoll 1999 ist am 1. November 2007 wirksam geworden. Das Protokoll 1999 und das COTIF 1999 sind für die Ukraine am 1. November 2007 in Kraft getreten. Ab diesem Datum sind die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM auf die in den Listen der Eisenbahnstrecken gemäß Artikel 24 § 2 COTIF eingetragenen Linien auf dem Staatsgebiet der Ukraine (insgesamt 232 km) als Gesetz anzuwenden³ (s. „Liste der Linien“).

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

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

3 Bis zu diesem Datum wurden die ER CIM auf diesen Eisenbahnstrecken de facto angewendet, s. Zeitschrift 3/2005, S. 37

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 8 vom 1. November 2007

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Streichung der von der Bremerhaven-Helgoland-Linie GmbH & Co. KG (Postfach 26 26, DE – 24916 Flensburg) betriebenen unter A.9 eingetragenen Schifffahrtslinie Bremerhaven - Helgoland und der im Abschnitt Deutschland vorgenommenen Änderungen wird der Abschnitt neu herausgegeben.

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

Liste der Eisenbahnstrecken CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 1 vom 29. Oktober 2007

Abschnitt „Ukraine“

Da die Beitrittsurkunde der Ukraine zum Protokoll 1999 einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIV enthält, wird ein neuer Abschnitt Ukraine in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV gemäß Artikel 24 § 2 COTIF 1999 aufgenommen. Das COTIF 1999 und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV treten für die Ukraine am 1. November 2007 in Kraft.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 3 vom 29. Oktober 2007

Abschnitt „Ukraine“

Da die neue, am 26. Oktober 2007 hinterlegte Beitrittsurkunde der Ukraine zum Protokoll 1999 einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6

CIM enthält, werden die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf die in der Liste der Eisenbahnstrecken CIM gemäß Artikel 24 § 2 COTIF 1999 eingetragenen Strecken angewendet. Das COTIF 1999 und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM treten für die Ukraine am 1. November 2007 in Kraft.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

Liste der Schiedsrichter

Der Generalsekretär aktualisierte die Liste der Schiedsrichter aus Anlass des Inkrafttretens des COTIF 1999 (s. Zeitschrift 1/2007, S. 1/2). Nachdem Belgien einen neuen Schiedsrichter eintragen ließ, wurde die auf der Website der OTIF veröffentlichte Liste entsprechend angepasst.¹

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

108. Tagung

Bern, 14./15. November 2007

Der Verwaltungsausschuss kam am 14. und 15. November 2007 in Bern zu seiner 108. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand (Spanien) zusammen.

Der Verwaltungsausschuss genehmigte das Arbeitsprogramm 2008/2009 sowie den Voranschlag 2008 und den voraussichtlichen Voranschlag 2009, die vom Sekretariat vorgelegt wurden.

Darüber hinaus beriet er ausführlich über die Entwicklung der Anlagen der Organisation und die künftige Ausrichtung bei den Anlagen. Er fasste diesbezüglich eine Reihe von Beschlüssen und beauftragte den Generalsekretär, ihm Vorschläge zum schrittweisen Abbau des Reservefonds zu unterbreiten.

Der Verwaltungsausschuss nahm des Weiteren von der allgemeinen Finanzlage der OTIF Kenntnis. Er teilte die Besorgnis des Generalsekretärs hinsichtlich der Finanzlage der OTIF und forderte die Mitgliedstaaten eindringlich auf, zu einer besseren Zahlungsmoral zurückzukehren.

¹ s. www.otif.org, Nützliche Adressen und Links

Bezüglich des Stands der Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF betreffend den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF nahm der Verwaltungsausschuss von den vom Generalsekretär gelieferten Informationen Kenntnis. Die Mitglieder des Ausschusses erwarten mit großem Interesse, dass die Europäische Kommission endlich bis Ende 2007 zu den vom Generalsekretär im Namen der OTIF im Oktober 2006 skizzierten Verhandlungszielen Stellung nimmt (s. Zeitschrift 4/2006, S. 58).

Der Verwaltungsausschuss ermutigte außerdem den Generalsekretär, seine Kontakte mit der Russischen Föderation, die ihr Interesse an einem Beitritt zum COTIF geäußert hat, fortzuführen.

Dem Verwaltungsausschuss wurde schließlich ein Bericht über den Stand der Folgearbeiten zur diplomatischen Konferenz von Luxemburg (Eisenbahnprotokoll) und insbesondere über die Schaffung eines Registers für internationale Sicherheiten betreffend das Eisenbahnrollmaterial, das bis zum Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg funktionsfähig sein soll, vorgelegt (s. Zeitschrift 2/2007, S. 57).

Die 109. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 21. und 22. Mai 2008 in Bern statt.
(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe und Rechtsgruppe CIM/SMGS

Predeal (Rumänien),

20./21. November 2007 und 22./23. November 2007

Auf Einladung der CFR Marfa sind die Steuergruppe am 20./21. November 2007 und die Rechtsgruppe des CIT/OSShD-Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ am 22./23. November 2007 in Predeal (Rumänien) zusammengetreten.

Das CIT berichtete einerseits über Testtransporte zur Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS im Korridor V und in Verkehren zwischen China und Europa, andererseits über den Stand der Arbeiten am

elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS¹. Darüber hinaus informierten die Vertreter der RZD (Aktiengesellschaft Russische Eisenbahnen) und der ZSSK Cargo (Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia) über die bereits laufenden oder geplanten Verkehre mit dem Frachtbrief CIM/SMGS.

Die Vertreterin des Komitees der OSShD bestätigte, dass alle von der Steuergruppe im Juli beschlossene Ergänzungen der Anlage 22 zum SMGS (d.h. Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS) sowie die neue SMGS-Bestimmung betreffend die Vermutung bei Neuaufgabe (Parallelbestimmung zu Artikel 28 § 3 CIM für Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS) von der II. Kommission der OSShD in ihrer Jahressitzung (Warschau, 9.-12.10.2007) angenommen wurden und am 1. Juli 2008 in Kraft treten sollen (s. auch Zeitschrift 3/2007, S. 48/49).

Einen Schwerpunkt der Diskussionen sowohl in der Steuergruppe als auch in der Rechtsgruppe bildeten die vorläufigen Ergebnisse der Arbeiten der Rechtsgruppe betreffend einheitliche Regeln für die Reklamationsbehandlung (9. Sitzung der Rechtsgruppe, Vilnius, 11./12.9.2007). Der ins Auge gefasste Grundsatz lässt sich wie folgt zusammenfassen: Stellt sich bei der Reklamationsbehandlung – im CIM- oder im SMGS-Bereich – heraus, dass die Schadensverursachung zur Gänze oder teilweise im anderen Bereich liegt, wird die Reklamation nicht wie bisher mit einem ablehnenden Bescheid an den Reklamanten zurückgeschickt, sondern vom zuständigen CIM-Beförderer bzw. der regelnden SMGS-Bahn im Namen und auf Rechnung des Kunden an die für die Reklamationsbehandlung zuständige Stelle im Bereich des anderen Beförderungsrechtes weitergeleitet.

Die Arbeiten an der Umsetzung dieser Grundregel in den jeweiligen für die Reklamationsbehandlung geltenden Vorschriften (d.h. AIM, das im Rahmen des CIT aufgestellte Abkommen über die Beziehungen zwischen Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, für den CIM-Bereich einerseits und die Dienstvorschrift zum Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr im SMGS-Bereich andererseits) werden 2008 fortgesetzt werden.

¹ Näheres dazu siehe in CITINFO, <http://www.cit-rail.org>, Veröffentlichungen, Ausgabe 09/2007, S. 4-5

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3194/2007, p. 612/613 – Aérien. Faute inexcusable ; p. 614/615 – Responsabilité du chargeur. Face aux intervenants (M. Tilche) ; p. 619/620 – Jurisprudence. Aérien voyageurs. Faute qualifiée

Idem, n° 3196/2007, p. 643 – Grèves. Le parapluie du service minimum (D. Broussolle) ; p. 643/644 – Mouvement sociaux. Quittez toute espérance (quand les marchandises restent en rade – par suite d'une grogne salariale endémique) (M. Tilche) ; p. 652/653 – Jurisprudence. International. CMR ou Varsovie ?

Idem, n° 3197/2007, p. 659/660 – Autoroutes ferroviaires. Quel régime ? ; p. 662/663 – Remise au destinataire. Quand c'est trop tard (M. Tilche)

Idem, n° 3198/2007, p. 675/676 – Les documents de transport (P. Rappatout)

Idem, n° 3199/2007, p. 697 – CMR électronique. Le modèle IRU (M. Tilche)

Idem, n° 3200/2007, p. 711/712 – Autoroute alpine. Statut particulier (M. Tilche)

Idem, n° 3203/2007, p. 758/759 – Déclarations de valeur. Cas pratiques

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 08/2007, 09/2007 et 10/2007; Veröffentlichungen, Ausgabe 08/2007, 09/2007 und 10/2007; Publications, editions 08/2007, 09/2007 and 10/2007

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 139/2007, S. 6 – Kunden müssen Streikschäden oft selbst tragen. Aber: Bahn muss verantwortungsbewusst handeln (K.-H. Gimmler und D. Esslinger)

Idem, Nr. 144/2007, Sonderbeilage Container, S. 18 – ... und der Reeder haftet nicht. Auch ein schlafender „Wachoffizier“ begründet kein schuldhaftes Verhalten (E. Boecker)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 4-2007, p. 483-494 – Right of suit against the carrier in CMR (R. De Wit)

Idem, No. 6-2007, p. 677-687 – La Convention du Cap 2001 (CCT 2001), le Protocole aéronautique et les hypothèques maritimes (J. Putzeys)

FIATA Review, No. 69/2007, p. 16/17 – What governs the international carriage of cargo ? [aviation law] (A. Polivnik)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ) / Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 43-44/2007, S. 25 – Die IATA Resolution 600b (neue Vertragsbedingungen des IATA-Luftfrachtbriefs); S. 38/39 – Luftfrachtrecht. Uneinheitliche Regelwerke (E. Boecker)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2007, S. 385-393 – Grenzüberschreitende Transporte in der Binnenschifffahrt (O. Hartenstein)

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

Sondersitzung

Berlin, 12. Oktober 2007

Bei der 8. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses (München, 14. und 15. Juni 2007) wurde vereinbart, einen Entgleisungsversuch durchzuführen, mit dem die zuverlässige Auslösung des Entgleisungsdetektors EDT 101 der Firma Knorr-Bremse bei Geschwindigkeiten zwischen 35 und 40 km/h nachgewiesen werden sollte (siehe Zeitschrift 3/2007, S. 52). In diesem Zusammenhang sollte auch der Entwurf eines Antrags Deutschlands an den RID-Fachausschuss, in dem eine in das RID aufzunehmende Vorschrift für die Ausrüstung von Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren vorgeschlagen wird, erörtert werden.

Dieser Entgleisungsversuch wurde am 12. Oktober 2007 durch die Technische Universität Berlin im Auftrag der Herstellerfirma Knorr-Bremse in Berlin durchgeführt. Im Anschluss daran fand eine Diskussion der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" statt, die vom stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitsgruppe, Herrn A. Bale (Vereinigtes Königreich), geleitet wurde.

Deutschland, Italien, die Niederlande, Schweden, die Schweiz, das Vereinigte Königreich, der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) haben an der Versuchsdurchführung und den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen.

Vorstellung des Versuchs und der Versuchsergebnisse durch die Technische Universität Berlin

Herr Professor M. Hecht (TU Berlin) wiederholte das Ziel des durchgeführten Versuches, das darin bestanden habe, die Funktionsfähigkeit des EDT 101 nachzuweisen und Erkenntnisse über das Verhalten von Güterwagen bei Entgleisungen zu sammeln.

Das hintere Drehgestell des zu entgleisenden Kesselwagens befand sich auf zwei Hilfsschienen, während der Rest des Zuges (Triebfahrzeug, Schutzwagen, vorderes Drehgestell des zu entgleisenden Kesselwagens und nachfolgender Schutzwagen) auf dem normalen Gleis lief. Die Hilfsschienen waren in möglichst geringem Abstand zum normalen Gleis angebracht, um eine seitliche Überpufferung zu vermeiden, und waren am Ende jeweils als Rampe ausgestaltet, um das zu entgleisende Drehgestell möglichst sanft in das Schotterbett zu leiten.

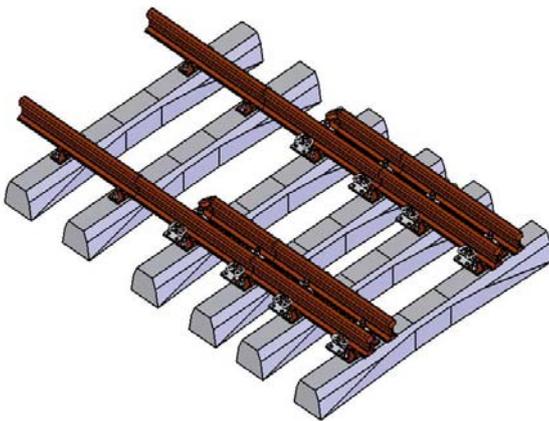


Abbildung: Hilfskonstruktion der Beschleunigungsstrecke mit Rampe

Es wurde ein Versuch durchgeführt, bei dem alle Wagen in leerem Zustand waren, und ein Versuch, bei dem der Wagen zwischen den beiden Schutzwagen beladen war. Der Versuch mit den nicht beladenen Wagen wurde am Vortag (11. Oktober 2007) durchgeführt. Die vom Zugverband erzielten Geschwindigkeiten betragen 50 km/h in leerem Zustand und 48 km/h in beladenem Zustand des Wagens.

Am zu entgleisenden Fahrzeug waren Beschleunigungssensoren angebracht, um den idealen Standort von Entgleisungsdetektoren feststellen zu können.

Beim Versuch in leerem Zustand wurde die Hauptluftleitung durch den Entgleisungsdetektor ca. 0,2 s nach der Entgleisung geöffnet, während die Auslösezeit beim Versuch in beladenem Zustand lediglich 0,04 s betrug.

Zu den vom Vertreter Schwedens aufrecht erhaltenen Zweifeln, ob der EDT wirklich die Anforderungen des UIC-Merkblattes 541-08 hinsichtlich der tiefen Temperaturen (-40 °C) erfüllt, führte Herr Professor Hecht aus, dass das bei Permafrost-Böden fehlende Federdämpfersystem des Schotterbettes teilweise durch die geringere Empfindlichkeit des EDT bei tiefen Temperaturen aufgehoben werde. Allerdings könne keine Aussage getroffen werden, in welchem Maße der EDT dies kompensiere.

Vorstellung eines Antragentwurfs für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses durch den Vertreter Deutschlands

Der Vertreter Deutschlands erläuterte seinen Antragentwurf für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses, der den Teilnehmern der Arbeitsgruppe vor der Sitzung zugeleitet worden war. Er stellte klar, dass es sich dabei um einen einfachen Vorschlag handle, der hinsichtlich der technischen Einzelheiten auf das UIC-Merkblatt 541-08 verweise. Es werde vorerst nur eine Ausrüstung von Neubauwagen für bestimmte gefährliche Güter vorgeschlagen, da noch nicht alle Aspekte dieser neuen Technologie bekannt seien. Um eine Konformitätsbewertung verschiedener Systeme zu ermöglichen, könnte für das Inkrafttreten dieser neuen Ausrüstungsvorschrift auch ein späterer Termin (1. Januar 2011) ins Auge gefasst werden.

Der Vertreter der Schweiz hätte eine Ausdehnung der neuen Ausrüstungsvorschrift auf alle Gefahrgut-Kesselwagen begrüßt, wobei gegebenenfalls eine stufenweise Umsetzung (1. Januar 2011 für sehr gefährliche Stoffe, 1. Januar 2013 für alle gefährlichen Stoffe) wie im Falle der Energieverzehrelemente gewählt werden könnte. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass in der Schweiz seit 2002 über 600 Gefahrgut-Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet worden seien und somit bereits ausreichende Praxiserfahrungen zur Verfügung stehen würden. Er gab zu bedenken, dass eine Nachrüstung vier- bis fünfmal so viel Kosten verursachen würde wie eine Ausrüstung beim Neubau eines Kesselwagens.

Obwohl die vom Vertreter der Schweiz vorgeschlagene Ausdehnung auf alle Gefahrgut-Kesselwagen von einigen anderen Delegationen unterstützt wurde, bevorzugte die Arbeitsgruppe zum jetzigen Zeitpunkt einen vorsichtigeren Ansatz auf der Grundlage des deutschen Antragentwurfs, da mit dem EDT 101 noch nicht genügend Erfahrungen zur Verfügung stehen. Der Vertreter der Schweiz wurde jedoch gebeten, seine weitergehende Forderung gegebenenfalls in einem

informellen Dokument dem RID-Fachausschuss zu unterbreiten.

Um auch die Entwicklung und Prüfung anderer Systeme zu ermöglichen, war sich die Arbeitsgruppe einig, dass diese neue Maßnahme in die RID-Ausgabe 2009, jedoch mit einer Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 aufgenommen werden sollte.

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/UNECE)

Genf, 5.-9. November 2007

25 Regierungen und 12 staatliche oder nicht staatliche internationale Organisationen, darunter die Europäische Kommission, nahmen an den Arbeiten der 83. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn J. Franco (Portugal) teil.

Die folgenden, den multimodalen Transport interessierenden Themen wurden behandelt:

Von den Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagungen in den Jahren 2006 und 2007 angenommene Texte

Die Arbeitsgruppe genehmigte alle von der Gemeinsamen Tagung angenommene Texte.

Druckgeräte

Es wurde daran erinnert, dass die neuen vorgesehenen Vorschriften sowie die Folgeänderungen insbesondere darauf abzielen, die Grundsätze der europäischen Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte in das ADR und das RID aufzunehmen und dabei auch Änderungen einzuführen, die die Anwendung dieser Grundsätze vereinfachen sollen.

Eine Änderung der TPED ist in der Folge vorgesehen, wobei diese jedoch nicht bis zum 1. Juli 2009 fertig gestellt sein könnte. Demzufolge könnte ab diesem Datum ein Widerspruch zwischen der Anwendung des ADR und des RID und der TPED bezüglich deren auf die Beförderung gefährlicher Güter anwendbaren Teils bestehen.

Darüber hinaus zeigten sich mehrere Delegationen über die Schwierigkeiten besorgt, denen die Nicht-EU-Mitgliedstaaten hinsichtlich der Anwendung dieser neuen Maßnahmen gegenübergestellt sein könnten. Die Aufnahme einer zweckmäßigen Übergangsbestimmung könnte bei der nächsten Tagung untersucht werden.

Umweltgefährdende Stoffe

Der Beschluss der Gemeinsamen Tagung, die Klassifizierungskriterien für umweltgefährdende Stoffe des Global Harmonisierten Systems zur Klassifizierung und Bezeichnung gefährlicher Güter (GHS) zu übernehmen, wurde von der Arbeitsgruppe genehmigt. Es wurden andere Alternativen zur künftigen Vereinfachung des Textes erwähnt, so zum Beispiel ein direkter Verweis auf das GHS oder auf die Verordnung des europäischen Parlamentes und des Rates betreffend die Klassifizierung, die Bezeichnung und die Verpackung von Stoffen und Gemischen, sobald diese Kriterien darin aufgenommen worden und in allen Sprachen der Vereinten Nationen und der Europäischen Union verfügbar sind.

ADR-spezifische Vorschriften

Im Rahmen der Sicherheit in Straßentunneln bedauerten einige Delegationen die Tatsache, dass die Änderung der Formulierung der Tunnelbeschränkungs-codes zu einem Zeitpunkt erfolgt, wo die Ausbildung der Fahrer und der Gefahrgutbeauftragten im Bereich der für den Verkehr in Tunneln anwendbaren Regeln bereits begonnen hat.

Andere Delegationen äußerten ihre Missbilligung hinsichtlich der Tatsache, dass auf die Grundsätze der Zuordnung der Tunnelbeschränkungs-codes zurückgekommen wird, nachdem die Regelungen betreffend die Sicherheit in Tunneln in das ADR aufgenommen wurden und ihre Umsetzung bereits begonnen hat.

Im Zusammenhang mit der Handhabung und Ladungssicherung wurde die zusätzliche Aufnahme eines nicht zwingenden Verweises im ADR auf den Code der Europäischen Kommission zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung und Handhabung bereits angenommen.

Da diesbezüglich Konsultationen mit der Russischen Föderation in Gange sind und die Vertreterin Deutschlands Vorbehalte bezüglich des Inhaltes dieses Codes geäußert hat, wurde beschlossen, den angenommenen Text bis zur nächsten Tagung in eckigen Klammern zu belassen.

Arbeitsprogramm und zweijährige Bewertungen (Erfolgsindikatoren)

Die Arbeitsgruppe nahm das Arbeitsprogramm für die Jahre 2008 bis 2012 an. Was die zweijährigen Bewertungen anbelangt, nahm sie vom Antrag des Sekretariates betreffend die Indikatoren und die Methodologie im Zusammenhang mit diesen Arbeiten, die dem Binnenverkehrsausschuss vorgeschlagen werden könn-

ten, Kenntnis. Dieser Antrag wurde bezüglich der erwarteten Durchführungen und der beiden ersten Erfolgsindikatoren angenommen (in den Jahren 2007 und 2008 angenommene Änderungen des ADR-Übereinkommens, der RID-Ordnung und des ADN-Übereinkommens, die vor dem 1. Januar 2009 für den internationalen Verkehr und vor dem 1. Juli 2009 für die Binnenverkehre in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Umweltagentur in Kraft treten und die insbesondere der 15. überarbeiteten Fassung der Empfehlungen der Organisation der Vereinten Nationen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, und vor Ende 2008 Veröffentlichung einer überarbeiteten Fassung 2009, in der das ADR und das ADN zusammengefasst werden).

Hinsichtlich des dritten Punktes der Erfolgsindikatoren (zum Beispiel: Anzahl der ausgebildeten Fahrzeugführer und Gefahrgutbeauftragten; Anzahl der durchgeführten Kurse; Anzahl der erteilten Bescheinigungen an Fahrzeugführer und Gefahrgutbeauftragte; Anzahl der durchgeführten Kontrollen; Anzahl der Fahrzeugzulassungen; Anzahl der im Rahmen des ADN erteilten Bescheinigungen usw., um die neuen Änderungen zu berücksichtigen; Möglichkeit, lediglich einige Fragen zu behandeln) waren die Meinungen bezüglich der Verfügbarkeit und der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Indikatoren geteilt. Die Quantifizierung der Transporte in Tonnen/Kilometern sowie die Unfallstatistiken wurden als weitere geeignete Indikatoren vorgestellt, doch sind diese Daten schwer zu erhalten. Dieser Punkt wurde in eckigen Klammern belassen. Das Sekretariat wird den Delegationen einen Fragebogen übermitteln, um die verfügbaren Daten festzulegen und diese gegebenenfalls zu sammeln.

Fünfzig Jahre ADR (s. auch S. 85 und S. 92)

Aus diesem Anlass wurde ein Round Table zum Thema der Wirksamkeit der UNECE-Regelungen im Bereich der Verbesserung der Sicherheit und der Erleichterung der internationalen Transporte an Hand des Beispiels des ADR durchgeführt.

Die Redner kamen auf die Geschichte des ADR seit den 1950er Jahren zurück, erklärten dessen Bedeutung für die Verbesserung der Sicherheit, der Sicherung und des Umweltschutzes sowie seine Rolle in Bezug auf die Erleichterung der Transporte. Sie unterstrichen auch die Bedeutung der multimodalen und bereichsübergreifenden Harmonisierung, der Vereinheitlichung der Vorschriften betreffend die nationalen und internationalen Transporte sowie die Zukunftsperspektiven, insbesondere im Rahmen der Globalisierung des Handels und der

Entwicklung der euro-asiatischen und euro-afrikanischen Straßentransportverbindungen.
(Übersetzung)

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

44. Tagung

Zagreb, 19.-23. November 2007

19 Mitgliedstaaten (Quorum erreicht) sowie die Europäische Kommission, das CIT, die UIC, die UIP, die OSShD und die ERA (Europäische Eisenbahnagentur) nahmen auf Einladung des kroatischen Verkehrsministeriums an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein teil. Mehr als 60 Delegierte waren anwesend, was wahrscheinlich eine Rekordbeteiligung darstellt.

Harmonisierung mit der 15. Ausgabe der UN-Empfehlungen

Wie bei jeder letzten Sitzung eines Bienniums hatte sich der RID-Fachausschuss zuerst mit der Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2006 und 2007 getroffenen Entscheidungen und dabei insbesondere mit der Harmonisierung mit der 15. Ausgabe der UN-Modellvorschriften zu beschäftigen. Diese Änderungen wurden vom RID-Fachausschuss für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 mit einer Übergangsfrist bis zum 30. Juni 2009 genehmigt. Dabei wurden auch letzte Änderungen berücksichtigt, die von verschiedenen Staaten sowohl der WP.15 als auch dem RID-Fachausschuss unterbreitet wurden.

Sonstige Anträge

Ladungssicherung und Handhabung

Eine von der WP.15 in eckigen Klammern angenommene Fußnote, die einen unverbindlichen Hinweis auf die Europäischen Leitlinien für optimale Verfahren der Ladungssicherung im Straßenverkehr enthält, wurde für das RID nicht übernommen. Der RID-Fachausschuss würde es jedoch begrüßen, wenn sich die Gemeinsame Tagung für alle Landverkehrsträger mit der Ladungssicherung auseinandersetzt. Die Vertreterin Belgiens sah es als notwendig an, im nächsten RID-Fachausschuss die Verbindlichkeit von RIV-Vorschriften zu prüfen.

In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter

Die UIC schlug vor festzulegen, wer die Kennzeichnung für begrenzte Mengen an Wagen und Großcontainern anzubringen hat. Sie schlug darüber hinaus eine Änderung des ADR-Textes vor, mit dem Probleme an der Schnittstelle Schiene/Straße ausgeräumt werden sollen. In der Diskussion wurde festgestellt, dass die Verladepflichten nicht herangezogen werden können, da keine Aussage über die Anwendbarkeit dieser Vorschriften getroffen wird.

Der RID-Fachausschuss war der Ansicht, dass nach dem Beispiel der neu aufgenommenen freigestellten Mengen in der Gemeinsamen Tagung eine Diskussion darüber erfolgen sollte, welche übrigen Teile des RID bei der Beförderung in begrenzten Mengen Anwendung finden sollen. Sowohl bei der Beförderung in begrenzten Mengen als auch bei der Beförderung in freigestellten Mengen sollte geprüft werden, welche Pflichten der Beteiligten zu beachten sind.

Der erste Antrag der UIC wurde angenommen und sollte bis zur Überarbeitung dieses Kapitels auch der WP.15 zur Annahme empfohlen werden. Der zweite Antrag sollte von der UIC direkt der WP.15 unterbreitet werden.

Kontrollen bei der Verladung von Containern

Belgien schlug eine Angleichung des RID an das ADR vor, um die Pflichten bei der Verladung von Containern zu präzisieren. Von einigen Delegierten wurde die Verwendung der Begriffe "Verladen" und "Beladen" für das Aufsetzen oder Absetzen von Containern in Frage gestellt, da beispielsweise in Umschlagbahnhöfen nur ein Umschlag oder Abstellen, nicht jedoch ein Be- oder Entladen von gefährlichen Gütern erfolgt. Der Begriff "Handhabung" scheint in diesem Zusammenhang angebrachter zu sein.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs war der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Kontrollen nur im Rahmen von repräsentativen Stichproben und nicht bei jeder Verladung erfolgen sollten. Der Antrag Belgiens wurde schließlich angenommen.

Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden

Das Sekretariat schlug vor, eine redaktionelle Anpassung der Terminologie in der englischen und französischen Fassung vorzunehmen, um Fehlinterpretationen auszuschließen, dass Ersatzstrecken auch Strecken anderer Verkehrsträger sein können.

Angesichts der Tatsache, dass die neue Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland zukünftig eine verkehrsträgerübergreifende Fahrwegbestimmung zulässt, hielt es der RID-Fachausschuss für nicht notwendig, in den bisherigen Texten eine Anpassung der Terminologie vorzunehmen, da dies die Anwendung der neuen Rahmenrichtlinie einschränken könnte.

Angesichts der vorhergehenden Diskussion zog der Vertreter der UIC seinen Antrag zurück, der zum Ziel hatte, ergänzende Vorschriften der Mitgliedstaaten in den Fällen einzuschränken, in denen keine oder keine geeigneten Ersatzstrecken zur Verfügung stehen.

Verzicht auf das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen

Die UIC beantragte, auf Großzettel (Placards) an Tragwagen des Huckepackverkehrs auch in den Fällen zu verzichten, in denen Straßenfahrzeuge bei der Beförderung von Versandstücken nicht mit Großzetteln (Placards) versehen sein müssen.

Die UIRR (Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) schlug vor, bestimmte Erleichterungen des ADR auch für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene anzuwenden und auf eine Nachkennzeichnung in Umschlagbahnhöfen des kombinierten Verkehrs zu verzichten.

Der RID-Fachausschuss beschloss, die Schnittstellenproblematik Straße/Schiene neu zu regeln. Der Vertreter der UIC wird zusammen mit der UIRR und interessierten Staatenvertretern einen neuen Antrag unterbreiten, in dem ein Lösungsvorschlag mit sicherheitstechnischer Begründung für alle Kennzeichnungsprobleme im kombinierten Verkehr aufgezeigt wird.

Energieverzehrelemente

Der Vertreter Deutschlands schlug vor, einige Änderungen in der Sondervorschrift über diese Elemente vorzunehmen, um auslegungsbedürftige Anforderungen klarzustellen. So soll unter anderem bei der Ermittlung der Energieaufnahme nur das Verhalten im geraden Gleis und nicht im gebogenen Gleis betrachtet werden. Darüber hinaus werden weitere Anpassungen an die 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes 573 vorgenommen, auf das in der Sondervorschrift zukünftig verwiesen wird.

Die UIP unterstützte die technischen Änderungen in der Sondervorschrift, wünschte jedoch darüber hinaus die Klarstellung, dass bei Gas-Kesselwagen statt C-Puffer

auch A-Puffer mit Energieverzehrelementen (sogenannte AX-Puffer) zugelassen sind.

Der Antrag Deutschlands wurde angenommen.

Der Vertreter Frankreichs schlug, die Übergangsvorschrift um zwei Jahre auf den 1. Januar 2013 zu verlängern, um den durch die Schwierigkeiten bei der Zulassung von Energieverzehreinrichtungen entstandenen Zeitverlust auszugleichen. Diese Schwierigkeiten, die auch von Deutschland festgestellt worden seien, hätten zu einer Neuauflage des UIC-Merkblattes 573 geführt. Diese Verlängerung wurde vom Vertreter der UIP unterstützt.

Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, dass die chemische Industrie in Deutschland bereits 2005 mit der Umrüstung begonnen habe. Eine Ausdehnung der Übergangsvorschrift um weitere zwei Jahre würde zu einer Benachteiligung derjenigen Unternehmen führen, die frühzeitig mit der Umrüstung begonnen haben.

Um einerseits den Zeitverlust aufzufangen, der durch die späte Festlegung technischer Spezifikationen entstanden ist, andererseits aber auch Unternehmen nicht zu benachteiligen, die ein mühsames Zulassungsverfahren durchlaufen haben und die anderenfalls bei künftigen technischen Änderungen zurückhaltender sein könnten, schlug der Vorsitzende als Kompromiss vor, die Übergangsfrist nur für diejenigen Kesselwagen zu verlängern, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 zur wiederkehrenden Prüfung fällig werden. Dadurch könnte eine kontinuierliche Nachrüstung sichergestellt werden.

Der RID-Fachausschuss genehmigte diesen Kompromiss.

Schutzabstand

Der Vertreter der Schweiz schlug vor, eine Klarstellung vorzunehmen, dass der Schutzabstand von 18 Metern zwischen zwei Containern oder zwischen einem Container und einem Wagen nicht mit der Begründung unterschritten werden darf, dass ein vierachsiger Wagen eine geringere Länge als 18 Meter aufweisen kann. Der Antrag wurde angenommen.

Bezüglich dieser letztgenannten Änderung, die nach einer mündlichen Äußerung des Vertreters des Vereinigten Königreichs bei der letzten Tagung vorläufig angenommen wurde, entbrannte eine Diskussion darüber, ob die Schutzwagenvorschriften nur für die Zufahrt oder auch für den Rangierbetrieb gelten. Während einige Delegationen darlegten, dass die

Schutzwagenregelung in ihren Ländern auch für den Rangierbetrieb angewendet werde, waren andere Delegationen der Ansicht, dass eine Anwendung auch auf Rangierfahrten zu großen betrieblichen Behinderungen insbesondere auf kleinen Bahnhöfen führen würde. Es wurde auch bemerkt, dass eine Anwendung auf den Rangierbetrieb national geregelt werden könnte.

Bei einer Abstimmung sprachen sich 7 Delegationen für eine Ausdehnung auf den Rangierbetrieb, 8 Delegationen dagegen aus. Nach Ansicht des Vorsitzenden sollte diese kontroverse Diskussion dazu führen, dass für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses von interessierten Staaten Vorschläge für den Rangierbetrieb unterbreitet werden.

Übernahme von technischen Vorschriften aus dem UIC-Merkblatt 573 in das RID

Belgien schlug vor, zwei Punkte des UIC-Merkblattes 573 (Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfträger-ebene und Tank; Festlegung eines minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögens für Puffer von Gas-Kesselwagen), die bisher weder in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) noch im RID erscheinen, in das RID zu überführen. Der Vertreter der UIP unterstützte im Grundsatz diesen Antrag, forderte jedoch die Aufnahme von Übergangsvorschriften.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs legte dar, dass der geforderte Abstand von 300 mm zwischen der Kopfträger-ebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tank bei im Vereinigten Königreich verwendeten Kesselwagen in der Regel unterschritten werde, um den geringeren Tankfassungsraum, der sich durch das geringere Lichtraumprofil ergebe, durch eine größere Länge des Tanks auszugleichen. In den Fällen, in denen die 300 mm nicht eingehalten werden können, würden jedoch Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben. Diese Alternative sollte auch im RID vorgesehen werden.

Der RID-Fachausschuss beschloss, die Frage des Abstands von 300 mm zuerst in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu erörtern, um dort insbesondere zu prüfen, ob die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Alternative zumindest für in Kontinentaleuropa verwendete Bauarten ausgeschlossen werden soll.

Der zweite Antrag Belgiens, ein minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen für Puffer von Gas-Kesselwagen vorzuschreiben, wurde zusammen mit einer vom Vertreter der UIP vorgeschlagenen Übergangsvorschrift

für Wagen, die vor dem Inkrafttreten des UIC-Merkblattes 573 gebaut wurden, angenommen

Interpretation der Vorschrift betreffend die Einhaltung der Frist für die nächste Prüfung des Kesselwagens

Die Vertreterin der Tschechischen Republik wies auf Probleme mit Kesselwagen hin, die vor dem Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung beladen werden, deren Frist aber während der Beförderung abläuft. Sie schlug vor, für Kesselwagen eine analoge Vorschrift zu der für ortsbewegliche Tanks geltenden Vorschrift aufzunehmen.

Aus der Diskussion ging klar hervor, dass der Fall der ungereinigten leeren Tanks bereits an anderer Stelle geregelt ist, dass er für Kesselwagen in Europa wahrscheinlich nicht von Bedeutung ist und nur für die wiederkehrenden Prüfungen relevant ist. Diese verbleibende Frage, die ihren Niederschlag ebenfalls in Kapitel 4.3 finden sollte, sollte der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden, da sie auch für Tankfahrzeuge und insbesondere für Tankcontainer von Bedeutung sein kann.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (s. Zeitschrift 3/2007, S. 49-51)

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erläuterte die Fortschritte, die bei der achten Sitzung der Arbeitsgruppe erzielt worden sind.

Gefahrguttelematik

Der RID-Fachausschuss stimmte der von der Arbeitsgruppe gewählten Vorgehensweise zu, die Arbeiten zu diesem Thema erst dann wieder aufzunehmen, wenn die Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen Tagung für alle europäischen Landverkehrsträger so weit vorangeschritten ist, dass eisenbahnspezifische Anforderungen für ein Lasten- und Pflichtenheft festgelegt werden können.

Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagenregelung)

Der Vertreter der UIC stellte seine Studie vor, die zu der Schlussfolgerung kommt, dass auf der Grundlage der Unfallforschung das Einstellen von Schutzwagen nicht als wirksame Maßnahme für die Begrenzung der Folgen größerer Unfälle angesehen werden kann. Die UIC beantragte deshalb, die von Finnland bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses beantragte Ausdehnung der Maßnahme des Schutzabstandes auf weitere Gefahrenklassen nicht weiterzuverfolgen.

In der Diskussion wurde erwähnt, dass angesichts der Diskussion über die Sicherheit auf Rangierbahnhöfen im Rahmen der OECD eine weitere Erörterung der Problematik in der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" sinnvoll wäre. Auch in der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung "BLEVE" werden Schutzwagen als eine von mehreren Maßnahmen angesehen.

Auf der anderen Seite wurde bemerkt, dass notwendige Rangierfahrten zur Einstellung von Schutzwagen zu einer Erhöhung des Risikos beitragen, dass im Straßenverkehr keinerlei Vorschriften für die Reihung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern bestehen und dass zuerst die Auswirkungen der technischen Maßnahmen der Sondervorschriften, die für Wagen mit sehr gefährlichen Stoffen gelten, abgewartet werden sollten, bevor über weitere den Betrieb einschränkende Maßnahmen diskutiert wird.

Da sich in der Diskussion keine Delegation für den Antrag Finnlands ausgesprochen hat, wurde dieser Antrag nicht weiterverfolgt. Die Berichte über den OECD-Workshop zu Rangierbahnhöfen und der Arbeitsgruppe "BLEVE" sollten abgewartet werden, um dann zu entscheiden, welche eventuellen Fragestellungen aus diesen Berichten bearbeitet werden müssen.

Überwachung der Hauptluftleitung / Bremsluftkontrolle

Bei verschiedenen Eisenbahnunfällen in der Vergangenheit wurde als Unfallursache festgestellt, dass die Bremsprobe nicht ordnungsgemäß oder überhaupt nicht durchgeführt wurde und deshalb nicht alle Wagen eines Zuges gebremst werden konnten.

Der Vorsitzende stellte fest, dass dieses Thema für die gesamte Eisenbahnbeförderung in Europa von großer Bedeutung ist. Der Vertreter der ERA wurde deshalb um Prüfung gebeten, ob seine Agentur dieses Thema für den gesamten Eisenbahnverkehr weiterverfolgt. Sollte dies der Fall sein, ist eine Weiterbehandlung im Rahmen des RID-Fachausschusses nicht mehr erforderlich. Der Vertreter der ERA sicherte zu, die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" so schnell wie möglich zu informieren.

Entgleisungsdetektion

Entgleisungsversuche

Der stellvertretende Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" berichtete über die Sondersitzung der Arbeitsgruppe (Berlin, 12. Oktober 2007) (s. auch S. 70), die zur Teilnahme an einem von

der Technischen Universität Berlin und der Firma Knorr-Bremse durchgeführten Entgleisungsversuchs und zur Erörterung eines Antragsentwurfs Deutschlands einberufen worden sei.

Die Vertreterin der Technischen Universität Berlin erläuterte die Versuchsergebnisse der durchgeführten Entgleisungsversuche. Bei dem Versuch in unbeladenem Zustand sei eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht worden, die Auslösezeit des Entgleisungsdetektors habe 0,2 s betragen und der entgleiste Wagen habe 122 m Gleis beschädigt. Bei dem Versuch in beladenem Zustand des entgleisenden Kesselwagens sei eine Geschwindigkeit von 46 km/h erzielt worden, die Auslösezeit des Entgleisungsdetektors habe 0,04 s betragen und 71 m Gleis seien stark beschädigt worden.

Die Beschleunigungsamplituden hätten mehrfach deutlich über dem erforderlichen Auslösewert gelegen. Aus Simulationsrechnungen mit Kennwerten anderer Fahrzeuge könne gefolgert werden, dass diese ähnlich reagieren. Als Schlussfolgerung des Entgleisungsversuchs könne festgehalten werden, dass der Entgleisungsdetektor EDT 101 eine Entgleisung zuverlässig detektiert und die Sicherheit im Schienenverkehr deutlich erhöht.

Zusammenfassend stellte der Vorsitzende fest, dass die Entgleisungsdetektoren aufgrund der bisherigen in der Schweiz durchgeführten Feldversuche eine Betriebssicherheit aufweisen, die für den normalen Eisenbahnbetrieb in Mitteleuropa ausreiche. Eine Betriebssicherheit sei theoretisch auch bei sehr tiefen Temperaturen gegeben, müsse aber im Betrieb noch nachgewiesen werden (Versuche der Firma Knorr-Bremse in Finnland und Schweden). Die Detektoren seien bis $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ kalibriert und bei niedrigen Temperaturen weniger empfindlich, was aber durch die stärkeren Stöße bei einem Schotterbett auf Permafrost-Böden ausgeglichen werde. Die Zweifel der Arbeitsgruppe an der Funktionsfähigkeit des Entgleisungsdetektors seien durch die Versuche in Berlin ausgeräumt worden. Diese Versuche hätten gezeigt, dass das Ansprechen sowohl bei leeren als auch bei beladenen Fahrzeugen innerhalb kürzester Zeit erfolgt und zu einem Energieabbau führen, bevor es zu größeren Schäden kommt. Bei bestimmten Oberbauarten (z.B. feste Fahrbahn) sei nicht sichergestellt, dass der Entgleisungsdetektor auslöst.

Änderungsantrag für das RID

Der Vertreter Deutschlands stellte ein Dokument vor, in dem die Aufnahme einer Vorschrift für die Ausrüstung von Neubau-Kesselwagen und -Batteriewagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe mit Ent-

gleisungsdetektoren in das RID 2009, jedoch erst mit einer Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 vorgeschlagen wird. Er erinnerte daran, dass der Vertreter der ERA bei der Arbeitsgruppensitzung am 14. und 15. Juni 2007 in München die Aussage getroffen habe, dass eine allgemeine Einführung für Güterwagen von den ERA-Experten nicht als notwendig angesehen werde. Technische Vorschriften, die nur für Güterwagen zur Beförderung von gefährlichen Gütern gelten, also auch der Entgleisungsdetektor, seien weiterhin im RID festzulegen. Der Vertreter Deutschlands erläuterte, dass der jetzt vorliegende Antrag dem Grundsatzbeschluss des RID-Fachausschusses entspreche und das Ergebnis langjähriger Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe sei.

Diskussion über die Zuständigkeiten der Europäischen Kommission und dem RID-Fachausschuss

In einer Präsentation erläuterte der Vertreter der ERA seine Sicht des Zusammenspiels von RID-Vorschriften und den Richtlinien für die Interoperabilität und die Eisenbahnsicherheit. Dabei wies er insbesondere darauf hin, dass bei Überlappungen zwischen zwei EU-Richtlinien ein interner Konsultationsprozess stattfinden müsse. Bei tatsächlichen Überlappungen mit den RID-Vorschriften bedeute dies, dass die EU-interne Konsultation auf Antrag der Europäischen Kommission oder der EU-Mitgliedstaaten vor der Entscheidung des RID-Fachausschusses stattfinden müsse. Im Rahmen dieses Konsultationsverfahrens werde die ERA prüfen, ob der Antrag, Entgleisungsdetektoren für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe vorzuschreiben, mit der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft zur Interoperabilität kohärent sei. In die Stellungnahme und Empfehlung der ERA an die Europäische Kommission würden selbstverständlich alle bisherigen Ergebnisse des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einfließen. Dies würde auch den etwa sechs Monate dauernden Entscheidungsprozess der Europäischen Kommission im Rahmen des Ausschusses für die Interoperabilität und des Regelungsausschusses für Gefahrgut vereinfachen.

Der Vorsitzende erinnerte an die bisher getroffenen grundsätzlichen Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Gefahrgutrechts in Europa. 1992 sei in der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung zusammen mit der Europäischen Kommission die richtungsweisende Entscheidung getroffen worden, dass für den Bereich der Europäischen Gemeinschaft kein eigenständiges materielles Gefahrgutrecht vorgeschrieben werde, sondern das RID und das ADR für den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr zur Anwendung kommen solle. Das Verfahren, international verabschiedete Vorschrif-

ten für den innergemeinschaftlichen Verkehr zur Anwendung zu bringen, funktioniere seit 1997 und sei dieses Jahr durch die Verabschiedung der neuen Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland bestätigt worden. Der Rechtssetzungsauftrag der WP.15 und des RID-Fachausschusses beziehe sich grundsätzlich auf alle Fragen, um die sichere Beförderung mit dem jeweiligen Verkehrsträger zu gewährleisten. Dies beinhalte gegebenenfalls auch Anforderungen an das Fahrzeug, falls diese nicht ausreichend im allgemeinen Recht festgelegt seien (z.B. verschiedene Anforderungen bezüglich der Bremsen von Straßenfahrzeugen). Allerdings gebe es Schnittstellen zu berücksichtigten, die im Straßenverkehr beispielsweise zu den ECE-Regelungen und dem EG-Recht für Basisfahrzeuge bestehen. Das Verfahren, im ADR nur die speziellen Fahrzeugvorschriften für Gefahrgutfahrzeuge festzulegen und bezüglich der allgemeinen Vorschriften auf die ECE-Regelungen zu verweisen, funktioniere bereits seit langem und habe verschiedentlich bewirkt, dass zunächst für den Gefahrgutbereich bestehende Anforderungen zu generellen Anforderungen wurden. Im Eisenbahnverkehr bestünden diese Schnittstellen zu den UIC-Merkblättern bzw. in Zukunft zu den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Für die Zusammenarbeit mit der ERA und dem Ausschuss für Interoperabilität der Europäischen Kommission bedeute dies, dass der RID-Fachausschuss weiterhin selbständig arbeite und europäisches Recht festlege, soweit dies zur sicheren Beförderung im Eisenbahnverkehr erforderlich sei. Ausgenommen davon seien Anforderungen, die in den TSI bereits technisch entschieden und festgelegt wurden oder von allgemeiner Bedeutung sind und die von der ERA allein oder in Zusammenarbeit mit dem RID-Fachausschuss bearbeitet werden müssten. Insbesondere Anforderungen an Wagen, mit denen kein Gefahrgut befördert werde, bzw. an den gesamten Zugverband müssten in dem vom Vertreter der ERA beschriebenen Konsultationsverfahren bearbeitet werden. Allerdings sei der Umstand, dass eine gefahrgutrechtliche Anforderung die Organisation oder den Eisenbahnbetrieb betreffe, noch kein hinreichender Anlass für eine Konsultation.

Der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigte die Aussagen des Vorsitzenden. Er betonte, dass es nicht beabsichtigt sei, Kompetenzen zu verlagern, sondern durch eine Kooperation Konflikte zwischen den TSI und dem RID zu vermeiden. Er räumte ein, dass die Konsultationen früher hätten begonnen werden müssen und nicht erst am Ende eines langen Arbeitsprozesses im RID-Fachausschuss, bat aber auch um Verständnis dafür, dass die ERA erst seit kurzem ihre Arbeit habe aufnehmen können. Bei Überlappungen sollte in

Zukunft die Meinung des Ausschusses für die Interoperabilität frühzeitig in den RID-Fachausschuss einfließen.

Der Vertreter des CIT machte darauf aufmerksam, dass im Auftrag seiner Organisation eine juristische Studie ausgearbeitet worden sei, die zum Schluss gekommen sei, dass das COTIF-Recht Vorrang gegenüber dem Gemeinschaftsrecht genieße, da es für einen größeren geographischen Anwendungsbereich gelte¹. Diese Studie wurde der Europäischen Kommission zur Kenntnis gebracht, die jedoch nicht reagiert hat!

Der Vorsitzende bedauerte, dass die Europäische Kommission mit ihrem am 16. November 2007 an ihn und die EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und die Schweiz gerichteten Schreiben, in dem sie eine Aussetzung der Entscheidung des RID-Fachausschusses zur Einführung von Entgleisungsdetektoren fordere und mit Anwendung des Artikels 3 § 3 der Geschäftsordnung drohe, eine unangemessene Schärfe in die Diskussion eingebracht habe, statt die Zusammenarbeit zu suchen. Dagegen habe der RID-Fachausschuss seit Bestehen der ERA aktiv die Zusammenarbeit angestrebt. Diesen Weg wolle er auch jetzt nicht verlassen.

Er schlug für die Zukunft folgende Vorgehensweise vor: Grundsätzlich gilt, dass der RID-Fachausschuss das zuständige Gremium ist, das die Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung auf der Schiene abschließend behandelt. Der RID-Fachausschuss reicht aber alle Initiativen, die von allgemeiner Relevanz für den Eisenbahnverkehr sein können, an die ERA weiter oder übernimmt sie erst nach Konsultationen mit der ERA zur eigenen Bearbeitung (siehe auch Entscheidung des RID-Fachausschusses zur Zugschlusseinrichtung ("end of train device")). Bei fahrzeugtechnischen Angelegenheiten, die nur für die Gefahrgutbeförderung von Relevanz sind, sollte die ERA rechtzeitig auf eventuelle Interoperabilitätsprobleme hinweisen, den in der Europäischen Kommission notwendigen Konsultationsprozess einleiten und Rückmeldungen aus der Arbeit der ERA und des Ausschusses für die Interoperabilität in den RID-Fachausschuss einbringen. Dieses Verfahren würde auch dem mit der neuen Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland eingeleiteten Bürokratieabbau dienen. Zur Sicherung einer guten Zusammenarbeit hielt er die ständige Mitarbeit eines ERA-Vertreters im RID-Fachausschuss für wünschenswert.

Der Vertreter der Europäischen Kommission begrüßte diesen Vorschlag und sicherte zu, dieses Thema, das

1 s. www.cit-rail.org/PDF_doc/d/Rechtsstudie_060406202.pdf

auch für die anderen Verkehrsträger von Bedeutung sein könne, auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regelungsausschusses für Gefahrgut (Brüssel, 30. November 2007) zu setzen. Zu diesem Zweck stellte ihm das Sekretariat einen Vorabauszug des Berichtsentwurfs zur Verfügung.

Vorläufiger Beschluss

Für das weitere Verfahren in Bezug auf den Entgleisungsdetektor schlug der Vorsitzende vor, bei dieser Tagung des RID-Fachausschusses wie angekündigt, einen vorläufigen Beschluss über die Verwendung von Entgleisungsdetektoren zu fassen, die Umsetzung dieses Beschlusses jedoch erst in der Ausgabe 2011 des RID vorzunehmen. Dies würde es der ERA ermöglichen, in der Zwischenzeit die notwendigen Konsultationen durchzuführen, um dann gegebenenfalls bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses auf die Entscheidung zurückzukommen. Gleichzeitig könnte auch noch das Ergebnis des vom Hersteller vorgesehenen Feldversuches in Schweden und Finnland über die Funktionsweise bei tiefen Umgebungstemperaturen einfließen.

Der Vertreter der Europäischen Kommission dankte dem Vorsitzenden für diesen Kompromiss und zeigte sich erfreut, den Artikel 3 § 3 der Geschäftsordnung nicht anwenden zu müssen. Er erklärte, dass für die nun folgende Abstimmung das Schreiben der Europäischen Kommission keine Gültigkeit mehr habe.

Das auf der Grundlage des Kompromisses vom Sekretariat abgeänderte Dokument Deutschlands wird zu Abstimmung gestellt und mit 9 Ja-Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen.

Erfahrungsaustausch für Sachverständige

Der Vorsitzende des Erfahrungsaustausches für Sachverständige, erinnerte daran, dass nach einem Aufruf des Sekretariats vom 25. Juli 2007 nur sehr wenige Themenvorschläge für die Tagesordnung eingegangen seien, weshalb der für den 24. und 25. Oktober 2007 vorgesehene Erfahrungsaustausch aus wirtschaftlichen Überlegungen abgesagt werden musste. Angesichts der Tatsache, dass sich die Sachverständigen nach der letzten Sitzung sehr positiv geäußert hätten, appellierte er erneut daran, Themenvorschläge zu unterbreiten, um eine Harmonisierung der Prüfungspraxis zu erreichen.

Unter der Voraussetzung, dass dem Sekretariat genügend Themenvorschläge für eine Tagesordnung unterbreitet werden, wurde vereinbart, im Mai/Juni 2008 vor der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und

Fahrzeugtechnik" einen eintägigen Erfahrungsaustausch für Sachverständige abzuhalten.

Genehmigung der angenommenen Texte und der Übergangsvorschriften sowie Inkraftsetzung

Das Sekretariat wies darauf hin, dass gemäß Artikel 35 § 3, 2. Satz des am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen COTIF 1999 die Mitteilung des Generalsekretärs über die vom RID-Fachausschuss für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 beschlossenen Änderungen spätestens am 31. Juli 2008 erfolgen müsse. Da auch die beiden im RID-Fachausschuss vertretenen Staaten, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben, gegenüber dem Sekretariat keine Einwände gegen die Anwendung dieser Bestimmung des COTIF 1999 vorgebracht haben, schlug das Sekretariat vor, die Änderungen nicht wie üblich bis spätestens 31. Januar 2008, sondern bis spätestens 31. Juli 2008 mitzuteilen. Dies würde auch die Herausgabe eines Fehlerverzeichnisses zu den Notifizierungstexten vermeiden, mit dem bisher wegen der späteren Mitteilung der Änderungen des ADR noch redaktionelle Korrekturen vorgenommen wurden. Darüber hinaus sollte eine Verschiebung der Tagungen des RID-Fachausschusses vom November in den Mai ins Auge gefasst werden, um sicherzustellen, dass insbesondere bei der letzten Tagung eines Bienniums noch die letzten Entscheidungen der WP.15 berücksichtigt werden können.

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass eine Verschiebung der letzten Tagung des RID-Fachausschusses dazu führen könnte, dass im Mai des der Inkraftsetzung vorangehenden Jahres noch größere Änderungen beschlossen werden, die innerhalb der fünf Monate zwischen der Notifizierung und der Inkraftsetzung wegen der notwendigen Übersetzungsarbeiten nicht mehr rechtzeitig in nationales Recht überführt werden können.

Es wurde daher vereinbart, am Ende eines Bienniums den Großteil der Änderungen in einer auf vier Tage verkürzten Sitzung des RID-Fachausschusses im November zu verabschieden und eine überschaubare Anzahl von Änderungen der WP.15 an einer optionalen eintägigen Tagung im Mai oder Juni nachzuvollziehen.

Für die Änderungen 2009 wurde vereinbart, dass das Sekretariat zusammen mit der endgültigen Fassung des vorliegenden Berichts eine konsolidierte Fassung der Änderungstexte herausgibt, auf deren Grundlage die Übersetzungsarbeit in den verschiedenen Staaten erfolgen kann. Die Mitteilung an die Staaten wird wie im COTIF 1999 vorgesehen bis spätestens zum 31. Juli 2008 erfolgen. Im Anschluss an die Gemeinsame

Tagung im März 2008 wird das Sekretariat entscheiden, ob noch eine eintägige Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai oder Juni 2008 erforderlich ist, die dann im Anschluss an den eventuellen Erfahrungsaustausch für Sachverständige und die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" stattfinden würde.

In einer Schlussabstimmung stimmten 18 Staaten den unter den Tagesordnungspunkten 4 und 5 angenommenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2009 zu.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“

Der Vertreter der Schweiz stellte seinen Bericht über die vierte Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" vor, die am 23. und 24. April 2007 auf Einladung der Schweiz in Ittigen stattgefunden hat. Ziel dieser Tagung sei es gewesen, die in der Schweiz angewandte Methodik der Risikoanalyse vorzustellen. Am Beispiel des Bahnhofs Zürich-Oerlikon sei nachgewiesen worden, dass die Einführung von Entgleisungsdetektoren in der Schweiz zu einer Verringerung des Risikos geführt habe.

Der Vertreter der Niederlande erklärte, dass er die Arbeitsgruppe zu einem ähnlichen zweitägigen Informationsaustausch in der Woche vom 16. bis 20. Juni 2008 einladen werde.

Der Vorsitzende dankte für diese Einladung und schlug vor, nach diesem Informationsaustausch der Niederlande zu überlegen, ob und wie der allgemeine Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter weiter konkretisiert werden könnte.
(Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

32. Tagung

Genf, 3.-7. Dezember 2007

Experten oder Beobachter von 25 Staaten und 33 internationalen staatlichen und nicht staatlichen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser zweiten Tagung des neuen Zweijahreszeitraums 2007-2008 im Rahmen der 16. Überarbeitung der UN-Modellvorschriften unter dem Vorsitz von Herrn R. Richard (Vereinigte Staaten von Amerika) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teil.

Der neue Wind, der innerhalb des Expertenunterausschusses weht, ist nicht abgeflaut (s. Zeitschrift 3/2007, S. 53-55). Als Beweis hierfür sei folgendes angeführt:

Bezüglich der **in begrenzten Mengen verpackten** und von den Vorschriften freigestellten **gefährlichen Gütern** nahm der Unterausschuss mit Zufriedenheit davon Kenntnis, dass die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung und der Unterausschuss der IMO ihren Willen ausgedrückt haben, eine Kompromisslösung für die multimodale Harmonisierung zu finden. Letzterer hat sich darüber hinaus damit einverstanden erklärt, die für die begrenzten Mengen anwendbaren Vorschriften mit jenen für die Verbrauchsgüter zu kombinieren, die Raute als Kennzeichnung zu verwenden und die Beförderungseinheiten mit dieser Kennzeichnung zu versehen. Die IMO wird weiterhin die vollständige Dokumentation verlangen. Die ICAO wird das Ergebnis dieser Arbeit bei der Anpassung ihrer Technischen Anweisungen berücksichtigen. Frankreich wird nach Beratung mit den anderen interessierten Delegationen einen Antrag für die nächste Tagung vorbereiten.

Bezüglich des **Austauschs elektronischer Daten zu Dokumentationszwecken** hat der Unterausschuss seine allgemeine Unterstützung für die Fortführung der Arbeiten auf diesem Gebiet ausgedrückt, wobei er anerkannte, dass es erforderlich sei, eine Reihe von Problemen zu lösen, darunter die rechtliche Anerkennung der elektronischen Dokumente und Unterschriften, die Vertraulichkeit usw. Er sollte einen langfristigen Arbeitsplan und die erforderlichen Ressourcen festlegen sowie eine Zusammenarbeit mit dem Zentrum der Vereinten Nationen für die Erleichterung des Handels und die elektronischen Transaktionen (UN/CEFACT) anstreben.

Bezüglich der **Harmonisierung mit den Vorschriften der IAEA** nahm der Unterausschuss von der Absicht der IAEA Kenntnis, eine Reihe von Änderungen insbesondere mit dem Ziel vorzunehmen, ihre Vorschriften den UN-Modellvorschriften strukturell anzupassen, um künftig die Aufnahme der Änderungen zu erleichtern.

Im Zusammenhang mit der **Sondervorschrift 274**, die verlangt, dass die technische Benennung für Sammeltragungen oder nicht anderweitig genannte Eintragungen (n.a.g.) im Beförderungsdokument angegeben werden, um die Arbeit der Rettungskräfte zu erleichtern, drückte der Unterausschuss seine Zufriedenheit über die unter der Leitung der Gemeinsamen Tagung geleistete Arbeit aus, die dem Ziel diene, diese Zuordnung zwischen dem RID/ADR/ADN und den UN-Modellvorschriften zu harmonisieren. Somit ist nun der Ball im Lager des Unterausschusses.

Der Antrag des Vereinigten Königreichs, der darauf abzielte, **die Klassifizierung der verschiedenen Stoffe und Gegenstände der Klasse 9** der UN-Modellvorschriften jener des RID/ADR/ADN **anzugleichen**, wurde vom Unterausschuss positiv aufgenommen.

Unter den **neu beratenen Themen** sei einerseits die von einer internationalen Organisation geäußerte Sorge bezüglich der Neueinstellung von Experten auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter und den vor ihr bevorzugten Abhilfemaßnahmen, um im Bereich der Sicherheit den eingeschlagenen Kurs beizubehalten, und andererseits die von einer anderen internationalen Organisation geäußerte Absicht, die Container mit Feuerlöschsystemen an Bord von Containerschiffen auszurüsten, erwähnt.

Schließlich war der Unterausschuss nicht in der Lage, einen Beschluss bezüglich eines Antrags Kanadas betreffend die Periodizität dieser Tagungen, nämlich drei statt vier Tagungen und eventuelle Verringerung der Dauer der einen oder anderen Tagung, zu fassen.

Der vollständige Text dieses Berichtes ist auf der Internet-Website der Transportabteilung der ECE-UNO einsehbar.

(Übersetzung)

Veröffentlichungen und interessante Links

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 11/2007, S. 40-43 – Alles klar für 2009 (II.) – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 11. bis 21. September 2007) (J. Conrad)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 11/2007, S. 8-9 – RID/ADR/ADN 2009 – Zukunftsmusik aus Genf (J. Conrad)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht)

20. Tagung

Wien, 15.-25. Oktober 2007

Bei der 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]¹. Wesentliche Themen waren das Verhältnis des Übereinkommens zu anderen Übereinkommen, die Haftungsobergrenzen und die Schlussbestimmungen.

Die Bestimmung, wonach Vertragsparteien des Übereinkommens, falls sie auch Vertragsparteien der Haag-Visby-Regeln oder der Hamburger Regeln sind, diese zu kündigen haben, wird im Hinblick auf abgestimmte Zeitpunkte des Wirksamwerdens umformuliert.

Artikel 84, der einem Konflikt nur mit dem Übereinkommen von Montreal vorbeugen soll, soweit dieses im Luftbeförderungsvertrag einen kombinierten Verkehr mit einem anderen Verkehrsträger regelt, wurde als zu eng gefasst angesehen. Solche Konflikte seien ebenso mit Übereinkommen für andere Verkehrsträger, z. B. CMR und COTIF-CIM gegeben. Nunmehr sollen Strassen- bzw. Eisenbahn-Fährverkehre zusätzlich berücksichtigt werden. Dies entspricht, da die erweiterte Anwendung von COTIF-CIM auf Seebeförderungen (CIM Art. 1 § 4, COTIF Art. 24 § 1) sich nur auf den Schienentransport ergänzende Seebeförderungen auf eingetragenen Linien, jedoch ohne Einschränkung auf Fährverkehre bezieht, nicht ganz dem realen Bedarf.

An Stelle von Artikel 86, wonach Gepäck von Reisenden nur von den Haftungsbestimmungen ausgenommen ist, soll dieses mittels Ergänzung der Definition für „Güter“ insgesamt aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen.

Zu Artikel 97, worin hinsichtlich des Inkrafttretens festgelegt wird, der wievielte Staat seine Hinterlegung vorgenommen haben muss und wie viele Monate nach dieser Hinterlegung das Übereinkommen in Kraft treten soll, konnte weiterhin keine Einigung erzielt werden. Befürworter einer hohen Zahl erforderlicher Hinterlegungen argumentierten mit der Notwendigkeit der Vermeidung weiterer Zersplitterung und dem Anspruch auf möglichst globale Geltung. Befürworter einer niedrigen Zahl stellten das rasche Inkrafttreten, den Wunsch von Staaten nach Modernisierung ihres Rechts und die

¹ UNCITRAL - Dok. A/CN.9/WG III/WP.81, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org, wo auch die übrigen Tagungsdokumente (WP.92-WP.99) zu finden sind.

Vermeidung der Entwicklung regionaler oder nationaler Insellösungen in den Vordergrund.

Kontrovers verliefen die Beratungen über die Haftungsgrenzen (Artikel 62 Abs. 1), bei denen einerseits vertreten wurde, man solle sich an den niedrigen Werten gemäß Haag-Visby zu orientieren, während andere die Hamburger Regeln als absolutes Minimum ansahen und eine dritte Gruppe erheblich darüber liegende Obergrenzen einforderte. Ein Kompromiss wahrscheinlich auf Basis der Hamburger Regeln mit gleichzeitiger Streichung anderer ebenfalls kontroverser Haftungsbestimmungen zeichnet sich ab, der entsprechende Text wurde aber zunächst in eckige Klammern gesetzt.

Was das weitere Vorgehen anbelangt, soll der Entwurf trotz der noch großen Zahl eckiger Klammern bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe am 14-25.1.2008 in Wien von dieser im Hinblick auf die Vorlage an die UNCITRAL zur 41. Jahrestagung genehmigt werden

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)

Workshop über die Sicherheit in Rangierbahnhöfen

Paris, 15./16. Oktober 2007

Am Workshop mit rund 70 Personen aus Staaten (B, CDN, CH, CZ, D, DK, EST, F, GB, I, NL, PL, R, ROK, S, SF, TK, USA), Organisationen (EU-KOM, IPSC, und ERA, OECD, OTIF, UIC) und Unternehmen (DB, BASF) war die OTIF durch den stellvertretenden Generalsekretär vertreten. In seiner Präsentation zum Themenbereich Sicherheitspolitik und Gesetzgebung wies er darauf hin, dass in dem – nicht zuletzt auf Grund der Definitionen für „Beförderung“ und „gefährliche Güter“ - sehr weiten Anwendungsbereich des RID auch allfällige weitere einschlägige Regelungen untergebracht werden können und sollten, dass aber im geltenden RID bereits zahlreiche Maßnahmen mit unmittelbarem bzw. mittelbarem Bezug zur Sicherheit in Rangierbahnhöfen enthalten sind

In Europa wurden Rangierbahnhöfe gemäß Artikel 4 der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (sogenannte „Seveso II Richtlinie“) zwar von deren Anwendungsbereich ausgenommen, jedoch ging dies mit zahlreichen Änderungen und Ergänzungen im RID einher, wobei insbesondere erwähnt wurden

- das spezielle Kapitel 1.11 über interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe,
- die Regelungen über Sicherung im Kapitel 1.10, die auch die Sicherheit in Bereichen innerhalb von Rangierbahnhöfen verbessern, die für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden,
- technische Verbesserungen im Fahrzeugbereich (Crashpuffer etc. künftig auch Entgleisungsdetektoren) und schließlich
- in Kapitel 1.9 die ausdrückliche Ermächtigung der Mitgliedstaaten zu ergänzenden nationalen Vorschriften über die Betriebsregelung für die transportbedingten Tätigkeiten, wie Rangieren oder Abstellen.

Das wurde zwar anerkannt, gleichzeitig aber reklamiert, dass Gleichwertigkeit mit den Regelungen der erwähnten Richtlinie für ortsfeste Industrieanlagen nicht gegeben sei, weil keine Risikobewertung der Rangierbahnhöfe unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft einschließlich weiterer gefährlicher Anlagen („Dominoeffekt“) vorgeschrieben sei. Demgegenüber wurde auf die Fußnote in Kapitel 1.9 RID verwiesen, in der auf den vom RID-Fachausschuss am 24. November 2005 verabschiedete allgemeine Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (schließt Beförderung in Rangierbahnhöfen ein) verwiesen wird.

Präsentationen von UIC und DB mit erhobenen Daten über Zwischenfälle und Unfälle im Eisenbahnverkehr in Europa, USA und Kanada ließen erkennen, dass der Anteil der Rangierbahnhöfe an der Gesamtzahl der festgestellten Ereignisse gegenüber dem sonstigen Netz im Bereich der minderschweren Ereignisse (1-5 in einer 10-teiligen Skala) hoch ist. Dies ist aber darauf zurückzuführen, dass vom dort tätigen Personal eher als anderswo Unregelmäßigkeiten festgestellt, gemeldet und behoben werden. Im Bereich der schwereren Ereignisse (6-8 in der Skala) beträgt der Anteil etwa ein Drittel, Ereignisse von katastrophalen Ausmaßen (9-10 der Skala) wurden im Erhebungszeitraum (ca. 20J) gar keine verzeichnet.

Daraus gezogenen Schlüssen wurde entgegengehalten, dass man in Rangierbahnhöfen auf Grund potentieller Massierung verschiedenster gefährlicher Güter von „worst case“ - Szenarien auszugehen habe. Außerdem seien die statistischen Daten unzureichend und deren Erhebungskriterien inhomogen.

Was die in Präsentationen und Diskussionen vorgebrachten Aussagen zur Risikobewertung anbelangt, waren ungeachtet der Übereinstimmung in Bezug auf Notwendigkeit und Nützlichkeit sehr große methodische Unterschiede unverkennbar.

Einen Sonderfall stellen Rangierbahnhöfe dar, die innerhalb von Industrieanlagen situiert und von daher jedenfalls auch vom anwendbaren Industrieanlagenrecht einschließlich Störfallvorsorge erfasst sind.

Schlussfolgerungen aus dem Workshop und empfohlene Maßnahmen werden von der Arbeitsgruppe der OECD über Chemieunfälle beraten. Diese könnte Änderungen in den OECD-Leitlinien für Chemieunfälle vorschlagen. Im Bereich der OTIF wird danach zu prüfen sein, ob bzw. welche Auswirkungen sich für einschlägige Vorschriften im RID bzw. für auf Infrastruktur bezogene APTU-Anlagen ergeben.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2007

Bern, 8. November 2007

Schwerpunkte der Generalversammlung des CIT lagen bei Aktualitäten und Problemen der Anwendung von COTIF 1999, was neben der Einladung des OTIF-Generalsekretärs, einen politischen Vortrag an die Generalversammlung zu richten, seine Anwesenheit notwendig machte. Die übrigen Schwerpunkte betrafen den Personenverkehr, den Güterverkehr, wobei hier der Schwerpunkt auf künftigen Entwicklungen im Bereich des Zollwesens lag, und das Projekt e-RailFreight, zu dem die Generalversammlung den CIT-Generalsekretär beauftragte, zusammen mit der UIC Koordinierung zwischen diesem Projekt und dem über „paperless documentation“ sicherzustellen, um Synergien zwischen beiden Projekten zu nutzen.

Wie zu den übrigen Tagesordnungspunkten billigten die Delegationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausserdem die Entscheidungsvorschläge des Vorstandes zu Fragen der transportrechtlichen Interoperabilität (CIM/SMGS) ebenso wie zu allen statutorischen Punkten wie z.B. den Arbeitsplan 2008, der Bilanz- und Erfolgsrechnung 2006, dem Budget 2008 und Veränderungen in der Mitgliedschaft.

Dabei muss es den unvoreingenommenen Beobachter immer wieder überraschen, dass alle Beschlüsse ohne Gegenstimme gefasst wurden. Dies spricht dafür, dass

die Entscheidungsvorschläge von Generalsekretär und Vorstand des CIT offensichtlich genau mit den Zielen und inhaltlichen Erwartungen der Mitglieder von der Arbeit der Organisation übereinstimmen.

In seinem Vortrag hat der OTIF-Generalsekretär die Eisenbahnverkehrsunternehmen vor allem dazu aufgefordert, nicht nur individuelle sondern auch koordinierte Bemühungen um die Entwicklung des Schienenverkehrs Richtung Pazifik voranzubringen. Um die wachsenden Verkehrsmärkte von und nach Fernost rechtzeitig, und damit möglichst vor konkurrierenden Verkehrsträgern im Landverkehr zu erreichen und sich dort eine führende Position zu sichern, müsse kooperiert werden. Zur Konkurrenz zwischen den Unternehmen soll es dann kommen, wenn die Bahn einen angemessenen Anteil an den Landverkehren vom Atlantik bis zum Pazifik erobert hat. Dazu, so betonte er sei auch eine engere Kooperation zwischen den Unternehmen und den jeweiligen Staaten erforderlich, damit diese sich rechtzeitig für die Schaffung massgeschneiderter rechtlicher Grundlagen einsetzen könnten, die erforderlich sind, um die Entwicklung solcher Schienenverkehre auf den erforderlichen sicheren Grund zu stellen.

Zum Abschluss der Generalversammlung unterzeichneten der Generaldirektor der UIC, Luc Aliadière und der Generalsekretär des CIT, Thomas Leimgruber, ein neues Kooperationsabkommen. Es sichert eine verbesserte Koordination auf Verbandsebene und sichert die effiziente Zusammenarbeit beider Organisationen der Eisenbahnunternehmen in der Zukunft.

Weitere Tätigkeiten

Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT)

16. Vollversammlung

St. Gallen, 1./2. November 2007

Das „Coordinating Council on Transsiberian Transportation“ (im Folgenden: Koordinierungsrat) an dessen Vollversammlung der Generalsekretär teilnahm, ist ein internationaler Verband, in dem mehr als 130 Mitglieder vertreten sind. Diese Mitglieder rekrutieren sich wiederum aus einer Vielzahl fachlich durchaus unterschiedlich ausgerichteter Institutionen. Neben einer Vielzahl von Eisenbahnunternehmen sind die russische Regierung, eine grössere Anzahl von Regional- und Kommunkörperschaften, wissenschaftliche Institute, Speditionen, IT-Dienstleister, Logistikunternehmen, sonstige

Behörden (u.a. auch Häfen) und sogar einige Reedereien sowie Hersteller von Eisenbahnrollmaterial und Unternehmen vertreten, die sich mit dem Bau und dem Unterhalt von Gegenständen der Eisenbahninfrastruktur beschäftigen. Die Mitglieder kommen aus 23 Staaten. Die inneren Strukturen des Koordinierungsrates sind nicht ohne weiteres erkennbar. Als Präsident fungiert der CEO der RZD Jakunin, als Generalsekretär Herr Bessonov. Das Sekretariat des Koordinierungsrates besteht aus 7 Personen und hat seinen Sitz in Moskau.

Von den knapp 30 Reden und Präsentationen, die an die ca. 250 Teilnehmer an der Vollversammlung gerichtet wurden, waren nur die Beiträge des Präsidenten des CCTT Jakunin und die Rede des stellvertretenden Verkehrsministers der Russischen Föderation, Herrn Misharin mit inhaltlicher Aussagekraft versehen.

Präsident **Jakunin** hob hervor, dass die Transsibirische Gesamtregion zur Zeit hauptsächlich dem Quell- und Zielverkehr dient. Demgegenüber sei das angestrebte Ziel eine erhebliche Steigerung des Transitverkehrs. Nachdem die Rücknahme der weit überhöhten Trassenpreise zu einer Abbremsung des zuvor eingetretenen dramatischen Rückgangs des Transitverkehrs geführt habe, komme es nunmehr darauf an, durch eine hohe Servicekultur und Pünktlichkeit zu einer Rückgewinnung des Vertrauens und damit einer Zunahme des Transitverkehrs zu kommen. Diese beiden Punkte seien mindestens ebenso wichtig wie die Tarifgestaltung. Ein weiteres Problem identifizierte Jakunin beim mangelhaften oder ganz fehlenden Rollmaterial. Die russischen Hersteller könnten nicht genug liefern, obwohl RZD zu entsprechenden Investitionen bereit sei. Westliche Anbieter seien eingeladen, ihre Liefermöglichkeiten darzulegen. Das Hauptproblem bestehe darin, dass angesichts der schnell anwachsenden Containerisierung auf der Transsibirischen Strecke viel zu wenig dafür erforderliche Flachwagen vorhanden seien. Die Containerisierung führte Jakunin insbesondere auf die Zulieferungen aus Westeuropa und Japan für die in Russland gebauten Fabriken zum Zusammenbau von Kraftfahrzeugen zurück. Der Mangel an Containerflachwagen führe z.B. in Brest zu Wartezeiten von bis zu 7 Tagen (!). In diesen Fällen gingen alle Bemühungen um eine Beschleunigung der Grenz- und Zollabfertigung, bei denen gute Fortschritte erreicht worden seien, ins Leere. Die Transsibirischen Eisenbahnen seien aber bei ihren Bemühungen nicht unabhängig. Als die Trassenpreise gesenkt wurden, hätten die Häfen ihre Tarife um 30-80 % erhöht. Sie sind damit doppelt so teuer, wie vergleichbare Häfen in Korea, China, und Japan. RZD sei bemüht, durch den Erwerb von Anteilen an Hafengesellschaften ihren Einfluss auf diese Entwicklungen zu erhöhen.

In seiner – moderner Diktion verfassten und eloquent vorgetragenen Rede ging der stellvertretende Verkehrsminister der Russischen Föderation, Herr **Misharin** auf wesentliche politische Schwerpunkte seines Ministeriums für das erste Halbjahr 2008 ein. Er machte drei wesentliche Aussagen:

- der gemeinsame Frachtbrief CIM/SMGS „wird von den Eisenbahnen der Russischen Föderation angewendet“. Gegenwärtig würden noch Pilotversuche durchgeführt, die „durchgehende“ Verwendung soll allerdings im nächsten Jahr 2008 beginnen. Die Transporte für VW nach Kaluga würden jedenfalls mit diesem Frachtbrief möglich sein;
- der Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF wird geprüft; das dazu erforderliche Verfahren kann im ersten Quartal 2008 abgeschlossen werden;
- bis zum Jahr 2030 würden 350'000 (!) Güterwagen neu in den Verkehr gebracht.

Er fügte hinzu, dass die Regierung ausserdem die Investitionen für die Hinterlandverkehre von und zu den Häfen erhöhen werden.

Abgesehen von diesen Beiträgen, die als einzige die auf Grund der Umstände der Vorbereitung, des äusseren Rahmens der Vollversammlung und der gesellschaftlichen Anlässe zu recht hohen Erwartungen erfüllten, führten die übrigen Beiträge nicht zu besonderen Erkenntnissen. Trotz offensichtlich bestehender erheblicher Missstände durch eine jedenfalls zum Teil an verwirrenden staatlichen Zuständigkeiten liegenden Unübersichtlichkeit und Unzuverlässigkeit der Tarifstrukturen, des riesigen Mangels insbesondere an für den Containerverkehr geeigneten Flachtragwagen und der mangelhaften Infrastruktur wirkten die übrigen, z.T. äusserst ausführlichen Beiträge unpassend und realitätsfern. Ohne jede Bezugnahme auf die bestehenden Schwierigkeiten im Transsibirischen Transportwesen wurden vielmehr durchweg positive Darstellungen der Leistungsfähigkeit der vom jeweiligen Redner oder der jeweiligen Rednerin vertretenen Institution oder Firma dargebracht. Vorschläge, wie die Situation im Transsibirischen Eisenbahnverkehr verbessert werden kann, fehlten im Unterschied zu den vorangegangenen Vollversammlungen des CCTT völlig.

Demgegenüber waren die gesellschaftlichen Abendveranstaltungen an den beiden Sitzungstagen von einer Opulenz, die in keinerlei Verhältnis zu den von

den Kongressteilnehmern erbrachten Arbeitsleistungen standen.

Das Stichwort

„50 Jahre ADR“

Genf, 8. November 2007

Zum Round Table „50 Jahre ADR“ war der stellvertretende Generalsekretär der OTIF eingeladen worden, über das Thema „Zusammenarbeit mit der Schiene“ zu sprechen.

Generell war von ihm festzustellen, dass eine gute Zusammenarbeit zwischen UN/ECE und OCTI/OTIF auf dem Gebiet der Vorschriften für den Gefahrguttransport (ADR/RID) seit den Anfängen des ADR bestanden hat und durch die Einrichtung der „Gemeinsamen Tagungen“ erheblich gefördert wurde. Ein weiterer Fortschritt konnte durch die harmonisierte Umstrukturierung von ADR und RID erzielt werden, die es noch leichter machte, Textunterschiede, die nicht durch verkehrsträgerspezifische Gegebenheiten gerechtfertigt waren, zu erkennen und zu korrigieren. Ein weiterer Effekt lag darin, dass Änderungsanträge, die nicht eindeutig nur verkehrsträgerspezifische Belange betreffen, von den Antragstellern fast durchwegs korrekterweise zuerst der „Gemeinsamen Tagung“ unterbreitet werden. Nicht zuletzt hat die Umstrukturierung auch dazu beigetragen, dass die für die Mitglieder der OSJD geltenden Vorschriften für den Gefahrguttransport (SMGS Anlage 2) nunmehr vollständig an das RID angepasst wurden und nahezu zeitgleich mit diesem geändert werden.

Im Hinblick auf mögliche weitere Verbesserungen insbesondere für den kombinierten Verkehr wurden zum Thema drei Anregungen unterbreitet:

1. Ausweitung des Abschnittes 1.1.4 (Anwendung anderer Vorschriften) auf einen Unterabschnitt „Beförderung in einer Transportkette, die eine Schienen-/Strassenbeförderung einschliesst“ worin die in diesem Verkehr geltenden Besonderheiten (z.B. Kennzeichnung der Wechsellaufbauten bzw. ihrer Trägerfahrzeuge, auch im Schienenabschnitt vorgesehene Freistellungen gemäss 1.1.3.6 ADR) als Verweisungen angeführt werden.
2. Ausweitung des Unterabschnittes 1.1.4.5 (Beförderungen, die nicht auf der Strasse/Schiene erfol-

gen) um Vorschriften bzw. Verweisungen auf Vorschriften über den Huckepackverkehr und allenfalls auch auf Beförderungen mit Gefahrgut beladener Eisenbahnwagen auf Strassenfahrzeugen.

3. Beseitigung der Ungereimtheit, dass zwar in der Ausbildung der Gefahrgutlenker gemäss 8.2.2.3.2(1) ADR die Information über multimodale Transportvorgänge vorgesehen ist, hingegen für die Ausbildung der in dieser Hinsicht noch mehr geforderten Sicherheitsberater gemäss Abschnitt 1.8.3 eine solche Information nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Abschliessend wurde auf das beiderseitige Interesse an einem möglichst weiten gemeinsamen Geltungsbereich der Gefahrgutvorschriften Bezug genommen und daran erinnert, dass in acht Staaten, darunter die Türkei, das RID aber nicht das ADR und in neun Staaten, darunter die Russische Föderation, das ADR aber nicht das RID gilt. Für beide Seiten wäre überdies der Beitritt von in der OSJD vertretenen und die Anlage 2 zum SMGS anwendenden Staaten der ehemaligen Sowjetunion und Asiens von erheblichem Interesse.

Da im RID/ADR in jüngster Zeit längere Diskussionen zu lateinischen Wendungen („mutatis mutandis“) im Vorschriftentext stattfanden, lag es für den Referenten nahe, mit dem Glückwunsch „ad multos annos“ zu schliessen.

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 5. Oktober 2006¹

Die vertragliche Haftung des Frachtführers wegen Beschädigung des Frachtgutes umfasst außer bei Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens im Sinne des § 435 HGB keine Folgeschäden. Diese sind als weitere Schäden im Sinne des § 432 Satz 2 HGB nicht zu ersetzen. Insoweit sind auch außervertragliche Ansprüche gegen den Frachtführer ausgeschlossen.

¹ IZR 240/03; Vorinstanzen: Landgericht Bremen, Entscheidung vom 26.03.2003 (11 O 397/01) und Oberlandesgericht (OLG) Bremen, Entscheidung vom 16.10.2003 (2 U 31/03)

Vgl. § 425 Abs. 1, § 432 Satz 2, § 434 Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB)²

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer der Spedition B. GmbH (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt aus von dieser abgetretenem Recht die Beklagte wegen eines Transportschadens auf Schadensersatz in Anspruch.

Die D. GmbH beauftragte am 4. August 1999 die Versicherungsnehmerin, 25.000 kg Apfelsaftkonzentrat von N. nach Bad N. zu der dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetretenen Streithelferin zu 4 zu befördern. Die Versicherungsnehmerin beauftragte ihrer-seits die Beklagte mit der Durchführung des Transports.

Der von der Beklagten bei dem Transport benutzte Tankauflieger des Lastzugs, der bei der dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetretenen Streithelferin zu 1 haftpflichtversichert war, stammte von der dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetretenen Streithelferin zu 3. Der Auflieger verfügte über drei Kammern, von denen die beiden äußeren betankt wurden.

Die Streithelferin zu 4 nahm von der bei ihr eingetroffenen Sendung Proben und begann dann - noch während des Entladevorgangs - mit der Verarbeitung des Apfelsaftkonzentrats zu Apfelschorle, die auf 0,7-Liter-Flaschen gefüllt wurde. Nachdem 17.300 kg des Apfelsaftkonzentrats entladen, verarbeitet und auf Flaschen gefüllt worden waren, stellte die Streithelferin zu 4 fest, dass das Apfelsaftkonzentrat mit Kokosfett verunreinigt war. Dieses war zuvor mit dem Tankauflieger transportiert und bei der Reinigung nicht vollständig entfernt worden. Die Verunreinigung hatte sich - vermutlich aufgrund von Bedienungsfehlern - im oben liegenden Druckluftsystem befunden und war daher beim Ziehen der Proben nicht bemerkt worden. Die Streithelferin zu 4 pumpte nach Feststellung des Mangels die in den Rohrleitungen verbliebene Restmenge in den Tankauflieger zurück, in dem sich zu diesem Zeitpunkt noch 7.700 kg einwandfreies Apfelsaftkonzentrat befanden. Hierdurch wurden auch noch 3.850 kg dieses Konzentrats mit Kokosfett verunreinigt. Nachfolgend wurde das nicht verarbeitete Konzentrat zur Herstellerin zurücktransportiert und dort zum Preis

von 0,28 €/kg aufgearbeitet und anschließend weiterverarbeitet.

Die Klägerin hat von der Beklagten im vorliegenden Rechtsstreit im ersten Rechtszug Ersatz eines Warenschadens in Höhe von 22.392,03 € abzüglich hierauf von der Vertreterin des Verkehrshaftungsversicherers der Beklagten, der dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetretenen Streithelferin zu 2, bereits geleisteter 4.282,07 € verlangt. Außerdem hat sie den der Streithelferin zu 4 durch vergeblich eingesetzte Rohstoffe, Verpackungskosten, Maschinen- und Personalkosten entstandenen weiteren Schaden in Höhe von 32.907,89 € er-setzt verlangt.

Das Landgericht hat der Klage in Höhe von 16.643,83 € nebst Zinsen stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben die Klägerin, die Beklagte und die Streithelferin zu 2 Berufung eingelegt.

Die Klägerin hat mit ihrer Berufung ihr im ersten Rechtszug erfolgloses Klagebegehren in Höhe von 32.907,89 € weiterverfolgt. Die Streithelferin zu 2 hat mit ihrem Rechtsmittel die Abweisung der Klage bis auf einen Betrag von 2.049 € begehrt. Die Beklagte hat ihr Rechtsmittel zurückgenommen.

Das Berufungsgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und entsprechend dem Berufungsantrag der Streithelferin zu 2 die Klage weitergehend bis auf einen Betrag von 2.049 € nebst Zinsen abgewiesen (OLG Bremen in Transportrecht 2005, S. 69 und in Versicherungsrecht 2004, S. 222).

Mit ihrer (vom Berufungsgericht zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren im selben Umfang wie im zweiten Rechtszug weiter.

Die Beklagte und die Streithelferinnen zu 1 und 2 beantragen, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung wie folgt begründet:

Die Beklagte hafte vertraglich wie auch außervertraglich allein für die in § 434 HGB angesprochenen Schäden und Kosten. Der Wortlaut dieser Bestimmung lasse durchaus die Auslegung zu, dass die Haftungsbegrenzung auch weitere außervertragliche Schäden an Gütern Dritter umfasse. Allein diese Auslegung entspreche den durch das Transportrechtsreformgesetz vom 29. Juni

² Vgl. Artikel 23 § 1 und 41 CIM. Bei internationalen Beförderungen von Gütern auf der Schiene stellen die CIM ein ebenso in sich geschlossenes System der Haftungsbeschränkung dar, der sicherstellt, dass der Frachtführer, der im Grunde verschuldensunabhängig haftet, sowie die beteiligten Versicherer das Risiko transporttypischer Schäden wie Verlust und Beschädigung des transportierten Gutes von vornherein überblicken und abschätzen können.

1998 eingetretenen Änderungen. Zudem wären die §§ 435, 436 HGB bei einer uneingeschränkten Haftung für Folgeschäden nicht recht verständlich. Überdies wäre, da der reine Sachschaden bereits in den §§ 429 und 431 HGB abschließend geregelt sei, dann auch die Regelung in § 432 Satz 2 HGB überflüssig. Die §§ 425 ff. HGB stellten, sofern kein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers festgestellt werden könne, ein in sich geschlossenes System der Haftungsbeschränkung dar. Dieses solle sicherstellen, dass der Frachtführer, der im Grunde verschuldensunabhängig hafte, sowie die beteiligten Versicherer das Risiko transporttypischer Schäden wie Verlust und Beschädigung des transportierten Gutes von vornherein überblicken und abschätzen könnten.

Die Beklagte hafte danach nur für die bis zur Vollendung der Ablieferung entstandenen Sachschäden. Die Verunreinigung des Apfelsaftkonzentrats mit Kokosfett habe unstreitig für 0,28 €/kg des Konzentrats vom Hersteller beseitigt werden können. Dass 17.300 kg Apfelsaftkonzentrat hätten vernichtet werden müssen, habe nicht am Mangel der Ware, sondern daran gelegen, dass diese nach ihrer Ablieferung bei der Streithelferin zu 4 zu Apfelschorle weiterverarbeitet worden sei und damit nicht mehr habe aufbereitet werden können. Der Schaden an den abgelieferten 17.300 kg Apfelsaftkonzentrat habe daher nicht, wie das Landgericht angenommen habe, 1,12 €/kg, sondern nur 0,28 €/kg betragen.

II. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, dass im Streitfall sowohl gemäß § 432 Satz 2 HGB vertragliche Ansprüche als auch gemäß § 434 Abs. 1 HGB außervertragliche Ansprüche der Absenderin und der Empfängerin auf Ersatz der bei ihnen aufgrund der Beschädigung des Transportgutes eingetretenen Folgeschäden, wie sie hier in Rede stehen und sich etwa aus § 823 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) oder aus § 7 Strassenverkehrsgesetz (StVG) ergeben könnten, ausgeschlossen sind. Die Frage, ob der Frachtführer für solche Folgeschäden haftet, ist in den §§ 425 ff. HGB nicht ungeregt geblieben. Sie ist vielmehr dahingehend geregelt worden, dass in dieser Hinsicht außer beim Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens im Sinne des § 435 HGB keine Haftung besteht (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, Drucksachen des Deutschen Bundestags, Besonderer Teil – im folgenden „BT-Drucks.“ – 13/8445, S. 68 und 69 f.; Thume in Versiche-

rungsrecht 2002, S. 267, 269; derselbe in Transportrecht 2004, Sonderbeilage zu Heft 3, S. XL ff.; derselbe, r+s 2006, S. 89, 92; Koller, Transportrecht, 5. Auflage, § 432 HGB Rdn. 15 und § 434 HGB Rdn. 7; derselbe in Koller/Roth/Morck, HGB, 5. Auflage, § 432 Rdn. 1 und § 434 Rdn. 1; Andresen in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht, P 100, Stand August 2002, § 432 HGB Rdn. 14; Baumbach/Hopt/Merkt, HGB, 32. Auflage, § 432 Rdn. 1; anderer Auffassung Heuer in Transportrecht 2002, S. 334/335; derselbe in Transportrecht 2005, S. 70/71; Fremuth in Fremuth/Thume, Transportrecht, § 434 HGB Rdn. 5 f.; Baumbach/Hopt/Merkt am angegebenen Ort § 434 Rdn. 2).

Eine vertragliche wie auch außervertragliche Haftung des Frachtführers gegenüber dem Absender oder dem Empfänger für Folgeschäden aufgrund Verlusts oder Beschädigung des Gutes während des Obhutszeitraums kommt wegen des vom Gesetzgeber bezweckten Schutzes des Frachtführers vor einer Überwälzung von bei diesen Personen bestehenden Betriebsrisiken nicht in Betracht. Anders kann sich die Rechtslage darstellen, wenn der Frachtführer durch eine selbständige Pflichtverletzung sonstige Rechtsgüter der am Vertrag beteiligten Personen beeinträchtigt hat. Wenn dagegen - wie im Streitfall - während des Obhutszeitraums verunreinigtes Transportgut gemäß einer entsprechenden Disposition des Empfängers mit anderen Waren vermischt wird, stellt der sich daraus ergebende sogenannte Kontaminierungsschaden einen von der Haftungsbegrenzung des § 434 HGB erfassten typischen Folgeschaden dar (vgl. Koller am angegebenen Ort § 432 HGB Rdn. 15; Andresen in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien am angegebenen Ort § 432 HGB Rdn. 14; Thume in Versicherungsrecht 2002, S. 267, 269).

Nicht zur Entscheidung steht im Streitfall die Frage, ob der Haftungsausschluss in § 434 Abs. 2 HGB auch zu Lasten solcher (außenstehender) Dritter wirkt, die durch das auf dem Transport beschädigte Frachtgut einen Schaden erleiden (vgl. dazu Koller am angegebenen Ort § 434 HGB Rdn. 13 am Ende).

a) Nach deutschem Recht erfasst die Ersatzpflicht regelmäßig auch Folgeschäden, sofern diese mit dem schädigenden Ereignis in einem adäquaten Ursachenzusammenhang stehen und in den Schutzbereich der verletzten Norm fallen. Die

Verpflichtung desjenigen, der ein schädigendes Ereignis zu vertreten hat, erstreckt sich mithin in aller Regel auch darauf, den durch dieses Ereignis mittelbar verursachten Schaden zu ersetzen. Dieser Umstand spricht gegen die Annahme, die §§ 425 ff. HGB regelten von vornherein nur den Ersatz des unmittelbaren Schadens, der durch den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sondern dafür, dass die vertragliche Haftung des Beförderers für die sich aus einem Güterschaden beim Absender oder Empfänger ergebenden weiteren Schäden in den §§ 425 ff. HGB gemäß §§ 429, 431, 432 Satz 2, § 434 Abs. 1 HGB ausgeschlossen worden ist.

- b) Die Bestimmung des § 434 HGB dient maßgeblich dem Zweck, das frachtvertragliche Haftungssystem mit seinen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gegen Aushöhlung bzw. Entwertung durch außervertragliche Ansprüche zu schützen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 13/8445, S. 69). Die Vorschrift soll sicherstellen, dass sämtliche in den §§ 425 ff. HGB enthaltenen Regelungen einbezogen sind, die den Haftungsinhalt und den Haftungsumfang betreffen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf am angegebenen Ort S. 70; Gass in Ebenroth/Boujong/Joost, HGB, § 434 Rdn. 15; Thume, r+s 2006, S. 89, 92).³

Entgegen einer in der Literatur vertretenen Auffassung (vgl. Heuer in Transportrecht 2002, S. 334/335; derselbe in Transportrecht 2005, S. 70/71) spricht auch die in § 434 Abs. 1 HGB enthaltene Wendung "wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes" dafür, dass diese Bestimmung eine außervertragliche Haftung des Frachtführers für darauf beruhende Folgeschäden ausschließt. Die Betonung dieser Bestimmung liegt, wie sich aus der Begründung des Regierungsentwurfs zu § 434 HGB eindeutig ergibt (BT-Drucks. 13/8445, S. 69 f.), insgesamt auf den Wörtern "für den außervertraglichen Anspruch wegen

Verlust oder Beschädigung des Gutes" (vgl. Thume, r+s 2006, S. 89, 92 mit weiteren Nachweisen in Fussnote 22).

Ebenso wenig spricht der Wortlaut des § 425 Abs. 1 HGB dagegen, dass Folgeschäden auch nicht aufgrund außervertraglicher Vorschriften ersetzt verlangt werden können (andere Auffassung Heuer in Transportrecht 2005, S. 70/71). Mit Recht weist die Revisionserwiderung der Beklagten darauf hin, dass die Frage der Ersatzpflicht für Güterfolgeschäden ausweislich des Regierungsentwurfs zum Transportrechtsreformgesetz (vgl. BT-Drucks. 13/8445, S. 59 rechte Spalte Abs. 4, S. 65 linke Spalte Abs. 1) in § 425 HGB noch offen gelassen und erst in § 429 HGB dahingehend geregelt ist, dass in dieser Hinsicht keine Haftung besteht.

- c) Ohne Erfolg verweist die Revision zur Begründung ihrer Auffassung, wonach die Haftungsbegrenzung in den §§ 425 bis 432 und 434 HGB eine Haftung für Folgeschäden nicht ausschließt, auf die Vorschrift des § 433 HGB. Diese Vorschrift regelt die Haftung des Frachtführers wegen der Verletzung einer mit der Ausführung der Beförderung des Gutes zusammenhängenden vertraglichen Pflicht für Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Überschreitung der Lieferfrist entstehen. Ein Rückschluss aus § 433 HGB auf § 434 Abs. 1 HGB, wie ihn die Revision für geboten erachtet, scheidet aus, weil der Gesetzgeber die in § 433 HGB angesprochenen Schäden bewusst vom Anwendungsbereich des § 434 Abs. 1 HGB ausgenommen hat (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 13/8445, S. 69 linke Spalte Abs. 4 und S. 70 linke Spalte Abs. 4).
- d) Bei einem vorsätzlichen oder leichtfertigen und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangenen Handeln oder Unterlassen des Frachtführers erstreckt sich dessen dann gemäß § 435 HGB unbeschränkte Haftung nach allgemeiner Auffassung auch auf den Ersatz der Folgeschäden (vgl. Koller am angegebenen Ort § 435 HGB Rdn. 19; Gass in Ebenroth/Boujong/Joost, HGB,

³ Im Anwendungsbereich der CIM dient diesem Zweck Artikel 41 CIM.

§ 435 Rdn. 10). Wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt hat, träfe dies aber dann nicht zu, wenn nach der in den §§ 425 ff. HGB getroffenen Haftungsregelung der Ersatz mittelbarer Schäden in den Fällen, in denen ein weniger gewichtiger Obhutspflichtverstoß in Betracht kommt, nicht nur ausgeschlossen, sondern schon nicht Gegenstand dieser Haftungsregelung wäre.

- e) Vergeblich beruft sich die Revision zur Stützung ihres Standpunkts auch auf die Bestimmung des Artikels 28 Abs. 1 CMR. Die Revisionserwiderung der Streithelferin zu 2 weist hierzu mit Recht darauf hin, dass sich der Gesetzgeber des Transportrechtsreformgesetzes zwar an den Regelungen der CMR orientiert, diese aber keineswegs unverändert übernommen hat.
2. Das Berufungsgericht hat die durch die Weiterverarbeitung zu Apfelschorle eingetretene völlige Entwertung der 17.300 kg verunreinigten Apfelsaftkonzentrats mit Recht als Folge einer von der Streithelferin zu 4 freiwillig vorgenommenen Disposition über die abgelieferte Ware und damit als einen nach dem zu vorstehend 1. Ausgeführten von der Beklagten nicht zu ersetzenden Folgeschaden qualifiziert. Der an dem Apfelsaftkonzentrat durch Vermischung mit den Resten der Vorladung eingetretene Schaden bestand entgegen der Auffassung der Revision nicht bereits in Form einer den Wert des Konzentrats bereits vollständig beseitigenden "Infizierung". Vielmehr beschränkte er sich auf die Verunreinigung des Konzentrats, die mit einem Kostenaufwand von 0,28 €/kg beseitigt werden konnte. Die alsdann infolge der Weiterverarbeitung eingetretene völlige Entwertung der abgelieferten Ware stellte zwar einen durch deren Verunreinigung äquivalent wie auch adäquat kausal verursachten Folgeschaden dar. Dieser beruhte aber maßgeblich auf dem Entschluss der Streithelferin zu 4, das abgelieferte Gut zu Apfelschorle weiterzuverarbeiten.
3. Keinen revisionsrechtlich erheblichen Bedenken unterliegt schließlich auch die vom Berufungsgericht vorgenommene Berechnung des auf die Klägerin übergegangenen Schadensersatzanspruchs.
- a) Das Berufungsgericht hat sich in dieser Hinsicht - im Ausgangspunkt ebenso wie schon das Landgericht - an der Regelung des § 429 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 HGB orientiert. Es ist dabei - was im Hinblick auf die insoweit gemäß § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB bestehende Vermutung und das dem Tatrichter durch § 287 Abs. 1 Zivilprozessordnung (ZPO) eingeräumte Schätzungs-ermessen rechtlich unbedenklich ist - davon ausgegangen, dass die Verunreinigung des Apfelsaftkonzentrats mit dem Kokosfett (auch) am Ort der Übernahme des Gutes in N. zu einer den Aufarbeitungskosten entsprechenden Wertminderung des Gutes geführt hat. Das Berufungsgericht hat des Weiteren zutreffend gesehen, dass die für die Schadensbeseitigung etwa erforderlichen Transportkosten den am Frachtgut eingetretenen Schaden erhöhten.
- b) Die Beurteilung des Berufungsgerichts, bei den 3.850 kg Apfelsaftkonzentrat, die durch das Zurückpumpen der in den Rohrleitungen verbliebenen Restmenge verunreinigt worden sind, sei insoweit die Hälfte der Kosten für den Transport der insgesamt noch nicht verarbeiteten 7.700 kg Apfelsaftkonzentrat in Ansatz zu bringen, lässt keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Klägerin erkennen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Ort der Ablieferung des Gutes wohl erheblich weiter entfernt war von dem Ort, an dem die Aufarbeitung erfolgt ist, als der Ort, an dem die Beklagte das Gut zur Beförderung übernommen hatte; dementsprechend ist das Berufungsgericht bei seiner Berechnung eher von zu hohen als von zu niedrigen Frachtkosten ausgegangen.
- c) Das Berufungsgericht hat für den – lediglich gedachten - Transport der 17.300 kg Apfelsaftkonzentrat keinen weiteren Kostenbetrag in Ansatz gebracht. Die Revision wäre insoweit wegen der gemäß § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Klägerin liegenden Darlegungslast allenfalls dann begründet, wenn das Übergehen eines von der Klägerin in Bezug auf solche Kosten gehaltenen Vortrags oder die Verletzung einer in dieser Hinsicht gegebenen richterlichen Hinweispflicht gerügt wäre. Eine dementsprechende Verfahrensrüge ist jedoch nicht erhoben worden.

III. Nach allem ist die Revision der Klägerin unbegründet. Sie ist daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1, § 101 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

(Originaltext unter: www.bundesgerichtshof.de; veröffentlicht in: *Transportrecht*, Hamburg, Heft 11/12-2006, S. 454-457)

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport, Heft 621 (4,2007 – Aktualisierung vom 31.03.2007)

Im Heft 621 untersuchen die Autoren im Detail die Fragen einerseits zu den Pflichten der SNCF und des Anspruchsberechtigten beim Erstellen und der Durchführung des Gütertransportvertrags und andererseits die Fragen betreffend die Änderung dieses Vertrages im (französischen) Landesrecht.

Das Heft gliedert sich in vier Teile, denen Schlüsselpunkte, eine analytische Zusammenfassung und ein alphabetischer Index vorangestellt sind. Wie üblich finden die Literatur, die Rechtsprechung und die in der Praxis nützlichen Überlegungen darin ihren berechtigten Platz.

Obwohl das Heft dem Landesrecht gewidmet ist, sind die Annäherungen und Vergleiche mit den ER CIM umso zahlreicher, als im Jahre 2005 die Reform der allgemeinen Verkaufs- und Beförderungsbedingungen von Fret SNCF darin bestand, die französischen Binnentransporte vertraglich der CIM zu unterstellen (siehe hierzu *Zeitschrift* 1/2007, S. 13).

In diesem Zusammenhang ist es interessant festzustellen, dass der am 1. Juli 2006 in Kraft gesetzte internationale Frachtbrief nunmehr sowohl für CIM- als auch für französische Binnentransporte verwendet wird.

Tiefe und Richtigkeit der Untersuchung, Verlässlichkeit und Ausführlichkeit kennzeichnen einmal mehr dieses von einem der besten Spezialisten des nationalen und internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts mitunterzeichneten Hefts. All diese Vorzüge machen es zu einem unentbehrlichen Arbeitsmittel für alle im Rechtsbereich tätigen Personen.

(Übersetzung)

Koller, Ingo, *Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 6. völlig neu bearbeitete Auflage, C.H. Beck, München 2007, 2062 Seiten, ISBN 978 3 406 56224 2

Das wohlbekannte Kommentarwerk zum Transportrecht, dessen vorherige Auflagen auch in dieser Zeitschrift besprochen wurden (zuletzt s. *Zeitschrift* 1/2004, S. 26/27), wurde wiederum gründlich überarbeitet. Den Anlass zur Überarbeitung gab vor allem die Tatsache, dass seit der letzten Auflage die Neufassung des COTIF und damit der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM 1999, in 2006) sowie das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI, in 2005) in Kraft getreten sind.

Diejenigen Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (in Kraft ab 4.11.2003), welche die Beförderung von Gütern betreffen, werden entgegen der Voraufgabe vertieft kommentiert. Die Kommentierung zum deutschen Handelsgesetzbuch, zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und zu den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) wurden unter Berücksichtigung der seit 2004 ergangenen lebhaften Rechtsprechung und Literatur gründlich überarbeitet und ausgebaut.

Der Kommentar ist neu in drei Teile gegliedert: Zu den Teilen A, Innerdeutsche Transporte und Spedition, und B, Grenzüberschreitende Transporte, ist ein neuer Teil C, Lagergeschäft, hinzugekommen.

Die Leser dieser Zeitschrift dürften sich insbesondere für die Kommentierung der CIM 1999 interessieren. Im Vergleich mit den Erläuternden Bemerkungen zu den CIM¹ sind keine wesentlichen Unterschiede in der Auslegung einzelner Bestimmungen festzustellen. Vielmehr findet der Leser in dem den CIM gewidmeten Teil des Kommentars wertvolle Analysen und zahlreiche zusätzliche Hinweise, die weit über die Sicht der Erläuternden Bemerkungen bzw. der Begründung zum Regierungsentwurf (Gesetzesvorlage im Ratifikationsverfahren in Deutschland), auf die sich der Verfasser an verschiedenen Stellen bezieht, nämlich einer Erläuterung im Lichte der Entstehungsgeschichte, hinausgehen.

1 S. www.otif.org/pdf_external/d/p_publr/rpex99-ru-cim-d.pdf

Im Gegensatz zu den Erläuternden Bemerkungen, in denen der Begriff „Beförderungspflicht“ im Sinne des Kontrahierungszwangs verwendet wird, was dem durch die vorherigen Fassungen der CIM eingeführten Verständnis entspricht², dient dieser Begriff im Kommentar als Bezeichnung für die vertragliche Pflicht, das Gut zu befördern.

Einzig der Auffassung, wonach Staaten, die das COTIF 1999 und damit die CIM 1999 weder ratifiziert, noch angenommen oder genehmigt haben, nicht in die Kategorie der „Mitgliedstaaten“ fallen, kann nicht zugestimmt werden. Unter „Mitgliedstaaten“ sind Mitgliedstaaten des COTIF zu verstehen. Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 nicht ratifiziert haben, bleiben Mitgliedstaaten der Organisation (OTIF) und des Übereinkommens (COTIF). Nur die Anwendung der CIM ist im Verkehr mit und zwischen diesen Staaten ausgesetzt (s. Art. 20 § 3 COTIF 1980). Hinsichtlich institutioneller Fragen bleibt für diese Mitgliedstaaten das COTIF 1980 maßgeblich.³ Dessen ungeachtet empfiehlt sich in Bezug auf Artikel 1 § 2 CIM eine ausweitende Auslegung der Worte „von denen nur einer Mitgliedstaat ist“: Was im Falle eines Nichtmitgliedstaates möglich ist, müsste auch für einen Mitgliedstaat, der das COTIF 1999 nicht ratifiziert hat, zulässig sein (arg. a maiori ad minus). Demnach kann die CIM-Anwendung gemäß diesem Artikel auch für eine Beförderung zwischen einem Mitgliedstaat COTIF 1999 und einem Mitgliedstaat COTIF 1980 vereinbart werden. Damit kommt man eigentlich zum gleichen praktischen Ergebnis wie ein Anwender, der sich an die Auffassung von Koller bezüglich des Begriffs „Mitgliedstaat der CIM“ halten sollte.

Koller hebt nicht nur die Unterschiede gegenüber den CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 hervor, sondern erwähnt auch die Parallelen und Unterschiede im Vergleich mit der CMR. Daraus ergeben sich nützliche Hinweise für die Auslegung.

In Bezug auf Artikel 1 § 2 CIM – diese neue Bestimmung, deren Umsetzung in der Praxis mit einiger Spannung erwartet wird – stellt Koller klar, dass

- die Geltung der CIM (Rechtswahl) ohne Modifikationen vereinbart werden muss und

- der Vereinbarung nicht entgegensteht, dass ohne sie zwingendes nationales Recht bzw. das SMGS zum Tragen käme.

Hinsichtlich des Artikels 1 § 3 CIM (Einbezug einer Binnenbeförderung auf der Straße oder auf BinnenGewässern in den CIM-Beförderungsvertrag) vertritt Koller – unter Hinweis auf die Parallele zu den Bestimmungen der für den Luftverkehr maßgeblichen Übereinkommen (Art. 18 Abs. 3 des Warschauer Abkommens und Art. 18 Abs. 4 des Montrealer Übereinkommens) – eine restriktive Auslegung. Demnach sind unter „Ergänzung“ nur Hilfstransporte zu verstehen, die überall dort stattfinden, wo die Bahn den Übernahme- oder Ablieferungsort nicht auf der Schiene erreichen kann.

Der Autor weist an verschiedenen Stellen auf Regelungslücken hin, die unter Rückgriff auf das nationale Recht zu schließen sind (so z.B. fehlende subsidiäre Regelung für den Fall, dass sich die Parteien nicht einigen, wer den Frachtbrief auszustellen hat; keine Regel für die Haftung des Absenders für fehlende Angaben im Frachtbrief – im Gegensatz zur Haftung für bestehende unrichtige oder unvollständige Angaben; Begriff des Schadens bei unrichtiger Verwendung der dem Frachtbrief beigegebenen Urkunden).

Um sich eine Übersicht über den Anwendungsbereich der CIM zu verschaffen (Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 ratifiziert haben, ggf. Mitgliedstaaten, die einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich angebracht haben), empfiehlt sich selbstverständlich, eher die Website der OTIF⁴ als den Kommentar zu konsultieren.

Der Wert des Kommentars liegt darin, dass er jedem Anwender hilft, überzeugende Argumente bei verschiedensten transportrechtlichen Fragestellungen zu finden.

Ein ausführliches Sachregister erleichtert die Benutzung des Kommentars. Ein Entscheidungsregister ermöglicht es, Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichte (Oberlandesgerichte, Bundesgerichtshof/ Österreichischer Oberster Gerichtshof) sowie einige Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes rasch zu finden, jeweils samt Angabe, in welcher Fachzeitschrift die Urteile veröffentlicht wurden.

Der Kommentar wendet sich an Richter, Rechtsanwälte, Transport- und Speditionsunternehmen sowie Versicherungen und sollte in keiner transportrechtlichen Bibliothek fehlen.

2 S. Erläuternde Bemerkungen zu den ER CIM, Allgemeines, Ziff. 24-27

3 S. Zeitschrift 4/2005, S. 48-52, 7. Generalversammlung, Schlussdokument, Anlage 2 „Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben“

4 www.otif.org, Rubrik Veröffentlichungen

Last but not least

Eine Vernunftfehe

Im Zusammenhang mit der Feier des fünfzigjährigen Bestehens des ADR (s. S. 73 und s. S. 85) ist daran zu erinnern, dass die Schaffung der Gemeinsamen Tagung RID/ADR zu Beginn der siebziger Jahre keine Liebes- sondern eher eine Vernunftfehe darstellte. In der Tat wollten die Regierungen nicht mehr, dass die gleichen Experten an verschiedenen Tagungen zu ein und demselben Thema, damals die Überarbeitung der Tankvorschriften, teilnehmen.

Anlässlich einer Gemeinsamen Tagung in Bern in den neunziger Jahren erklärte der Vorsitzende dieser Tagung, dass er zum ersten Mal verstanden habe, was die Abkürzung ADR bedeutet. Auf seinem Weg zum Tagungsort habe er festgestellt, dass die Mülltonnen der Stadt Bern die Aufschrift „Abfälle“, „Déchets“ und „Rifiuti“ tragen, wobei diese Begriffe „Abfälle“ in drei der vier Landessprachen der Schweiz bedeuten.

Die Rache oder die Antwort des Hirten an die Hirtin ließ zwar auf sich warten, doch ist sie gekommen.

Kürzlich bekamen wir von einem Vertreter des ADR in einer E-Mail die Anregung, eine bestimmte Internet-Website aufzusuchen, in der wir die deutsche Übersetzung des englischen Begriffs „RID“, nämlich „loswerden“ finden würden. Daraus schließen wir logischerweise, dass die Experten des RID und des ADR Abfall-Experten sind. So weit zu gehen und zu behaupten, diese Experten würden nur Abfall produzieren, ist jedoch ein Schritt, den wir nicht vollziehen werden. Wir haben somit eher die Bestätigung, dass die Gemeinsame Tagung RID/ADR aus einer Vernunftfehe geboren wurde, auch wenn manchmal entweder die Eisenbahner, insbesondere im Rahmen der Umstrukturierung Widerstand geleistet haben und für einmal nicht in den Ausstand getreten sind, oder die Lastkraftfahrer bezüglich der Pflichten der Beteiligten am Transport oder des Leitfadens für die Berechnung der Risiken sich quer gestellt haben.

(Übersetzung)