



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2008

116. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF
Estland, S. 29

Ausschreibung des Dienstpostens des Generalsekretärs der OTIF für die Amtszeit vom 1.1.2010-31.12.2012, S. 29

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 30

Beförderung gefährlicher Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)
33. Tagung - Genf, 30.6.-9.7.2008 - S. 31

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN
Genf, 15.-18.9.2008, S. 32

Sonstige Rechtsfragen

Weiteres Wissenswertes zum „Protokoll von Luxemburg“, S. 33

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)
41. Tagung - New York, 16.6.-3.7.2008 - S. 34

Ministerkonferenz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)
XXXVI. Tagung - Kiev, 10.-13.6.2008 - S. 34

Weitere Tätigkeiten

Internationale Sommerakademie 2008,
17. Veranstaltung „Welthandel und Transportlogistik“
Sopron (Ungarn), 19./20.6.2008, S. 35

Hon.Prof.Dr. Kurt Spera – 80 Jahre – S. 35

Rechtsprechung

Rechtbank van Koophandel te Antwerpen - Urteil vom 15.3.2002
- Haftung für mangelhafte Verladung (CMR), S. 36

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, Ergänzungslieferung 2/08, Stand Mai 2008, und Ergänzungslieferung 3/2008, Stand Juni 2008, S. 37

Last but not least

Echos aus dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, S. 37

**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

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 COTIF

Estland

Die Regierung Estlands hatte am 19. Januar 2005 einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 gestellt. Der Beitrittsantrag gemäß COTIF 1980, der nach der Auflegung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten (01.07.2006) gestellt wurde, galt auch für das COTIF 1999 (Art. 3 § 4 des Protokolls von Vilnius). Innerhalb der im COTIF 1980 festgesetzten Frist wurde von den Mitgliedstaaten kein Einspruch erhoben.

Am 20. August 2008 hat Estland seine Beitrittsurkunde hinterlegt. Der Beitritt Estlands wird am 1. Januar 2009 wirksam (Art. 37 § 3 COTIF). Das COTIF und diejenigen seiner Anhänge, deren Anwendung nicht durch eine Erklärung ausgeschlossen wurde (Art. 42 COTIF), treten für Estland am 1. Januar 2009 in Kraft. Der Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechts-

vorschriften CIV und CIM wird auf die Eisenbahnstrecke Tallinn-Tapa-Valga beschränkt.¹

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 COTIF² einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen³.

Ausschreibung des Dienstpostens des Generalsekretärs der OTIF für die Amtszeit vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2012

Die Amtszeit des derzeitigen Generalsekretärs der OTIF, läuft am 31. Dezember 2009 ab. Er war nach Art. 7 § 2, Buchstabe d) COTIF 1980 in Verbindung mit Artikel 26

- 1 Das Rundschreiben des Generalsekretärs betreffend die Liste der Linien wird - zusammen mit dem Rundschreiben betreffend den Beitritt Estlands zum COTIF - im Oktober 2008 versandt. Eine Mitteilung darüber wird in der Zeitschrift 4/2008 erscheinen.
- 2 http://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
- 3 http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen – Übereinkommen – COTIF (3.6.1999) – Erklärungen und Vorbehalte

§ 1 und Artikel 32 § 1 des Personalstatuts des früheren Zentralamtes der OTIF vom Verwaltungsausschuss für einen Zeitraum von 5 Jahren (01.01.2005-31.12.2009) ernannt worden.

Mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius und damit von COTIF 1999 ergeben sich insoweit wichtige Änderungen, als dass der Generalsekretär als Leiter des Sekretariats der OTIF nach Artikel 14 § 2, Buchstabe c) zukünftig von der Generalversammlung gewählt wird. Nach Artikel 21 § 2 wird er für einen Zeitraum von 3 Jahren gewählt und ist höchstens zweimal wiederwählbar. Sollte sich der gegenwärtige Amtsinhaber um die Wiederwahl bewerben, könnte er in Anbetracht der bereits ablaufenden Amtszeit nach der Wiederwahl durch die Generalversammlung nur noch ein weiteres Mal wiedergewählt werden.

Um für den Fall der Wahl eines neuen Generalsekretärs die notwendige Übergangszeit zu schaffen hat die 8. Generalversammlung der OTIF beschlossen, die Wiederwahl des Amtsinhabers bzw. die Neuwahl eines Generalsekretärs während der 9. Generalversammlung vorzunehmen, die nach den Beschlüssen der Generalversammlung im September 2009 stattfinden soll.

Die Vorbereitung dieser Wahlentscheidung durch die Generalversammlung und die Erarbeitung der dazu erforderlichen, ihr vorzulegenden Dokumente erfolgt durch den Verwaltungsausschuss. Dessen darauf bezogene Entscheidungen muss er spätestens während seiner 111. Tagung treffen, die voraussichtlich im Mai 2009 stattfinden wird.

Entsprechend Artikel 26 § 3 des Personalstatuts der OTIF setzte das Sekretariat die Mitgliedstaaten über diese Situation in Kenntnis. Die Mindestfrist für die Vorlage von Bewerbungen durch die Mitgliedstaaten beträgt grundsätzlich 6 Monate.

Der Verwaltungsausschuss forderte daher die Regierungen der Mitgliedstaaten auf, eventuelle Bewerbungen unmittelbar an das Sekretariat der OTIF zu Händen des Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses einzureichen.

Die Frist für die Einreichung von Bewerbungen hat mit dem Versanddatum des Rundschreibens vom 13. September 2008 begonnen und endet am 13. März 2009.

Auf Bewerbungen, die nicht in aller Form von einem Mitgliedstaat der OTIF eingereicht werden, wird nicht eingetreten. Die Bewerbungen können Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der OTIF betreffen, die aber nicht notwendigerweise die Staatsangehörigkeit des vorschlagenden Mitgliedstaates haben müssen.

Die Generalversammlung hat den Verwaltungsausschuss angewiesen für den Fall, dass mehr als drei Bewerbungen eingehen, aus den Bewerbungen eine Liste der drei Bewerber zu erarbeiten, die dem Anforderungsprofil für den Dienstposten des Generalsekretärs der OTIF am besten entsprechen. Dieses Anforderungsprofil wurde vom Verwaltungsausschuss angenommen.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n°3233/2008, p. 475 – Aérien voyageurs. Cloué au sol ; p. 476/477 – Emballage/Chargement. Où est la frontière ?, p. 477/478 – Lettre de voiture électronique. Signature SVP ! (M. Tilche)

Idem, n° 3234/2008, p. 496 – CNUDCI (Projet de Convention pour le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] par mer). L'ire du chargeur (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 6/2008, 7/2008

Deine Bahn (Zeitschrift von DB Training, Learning & Consulting und des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen), Nr. 9/2008, S. 2-7 – Durchgehender Schienengüterverkehr vom Atlantik zum Pazifik (Th. Leimgruber)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 3-2008, p. 257-280 – Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft instrument (M. Hoeks Lim); p. 281-287 – "FCL FCL"¹ Container (r)evolution (T. Jumelet)

¹ Full Container Load

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 239-241 – Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag? BGH I ZR 50/05 vom 14.6.2007 und die Folgen (R. Herber)

Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1-2/2008, p. 47-75 – The Uncitral Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea) (F. Berlingieri)

Beförderung gefährlicher Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

33. Tagung

Genf, 30. Juni – 9. Juli 2008

Experten oder Beobachter von 29 Staaten und 41 internationalen staatlichen und nicht staatlichen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser dritten 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.

Annähernd 150 offizielle (2/5) und informelle (3/5, alle in englischer Sprache) Dokumente wurden unterbreitet, was wohl einen Rekord darstellt. Der neue Wind, der innerhalb des Expertenunterausschusses wehte, hat stark abgeflaut (s. Zeitschriften 3/2007, S. 53-55 und 4/2007, S. 80). Die Delegierten fürchteten scheinbar, dass wer Wind säht, Sturm erntet ... und in der jetzigen Zeit könnte es sich um Tornados, Zyklone, Orkane oder Taifune handeln (s. auch S. 37).

Bezüglich der **in begrenzten Mengen verpackten** und von den Vorschriften freigestellten **gefährlichen Güter**, hat sich der Unterausschuss zum Beispiel mit einem Konsens über eine neue Kennzeichnung (Piktogramm in Rauteform) begnügt, das nicht einmal die UN-Nummer des Stoffes beinhaltet und auch nicht angibt, dass es sich um gefährliche Güter handelt. Es werden weder eine Bezettelung noch ein Beförderungsdokument zwingend vorgeschrieben. Die angestrebte multimodale Harmonisierung der betroffenen Stoffe und Mengen wurde auch nicht berücksichtigt. Die Verbindung zwischen den Vorschriften für begrenzte Mengen und jenen für Verbrauchsgüter im Seeverkehr ist in der Versenkung verschwunden. Einige Delegierte waren der Auffassung, dass ein grosser Schritt nach vorne vollbracht wurde, im

Vergleich zum Ziel der Harmonisierung kann jedoch eher festgestellt werden, dass der Berg eine Maus geboren hat. Die armen Rettungskräfte (Feuerwehrlaute), die im Falle eines Zwischenfalls oder Unfalls (Feuer) zum Einsatz kommen, müssen ohne Informationen auskommen und auf eigene Gefahr hin handeln, während einige Beamte der Ministerien ruhig und gemütlich in ihrem Büro hocken (s. auch S. 37). Glücklicherweise sind einige Verkehrsträger, insbesondere in Europa, nicht so nachlässig, es sei denn, sie werden dazu gezwungen.

Bezüglich des **Austauschs elektronischer Daten zu Dokumentationszwecken** (s. Zeitschrift 4/2007, S. 80), beschloss der Unterausschuss, einen Aktionsplan für die im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums durchzuführenden Arbeiten zu erstellen, wobei die Arbeiten im Bereich der Telematik, insbesondere jene der entsprechenden Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR zu berücksichtigen sind.

Im Zusammenhang mit der **Sondervorschrift 274** (s. Zeitschrift 4/2007, S. 80) blieb der Ball im Lager des Unterausschusses, der, um Zeit zu gewinnen, zusätzliche Begründungen gefordert hat, dessen zugegebenes Ziel jedoch ein anderes ist: es liegt nicht an den UN-Modellvorschriften sich den Verkehrsträgern anzupassen, sondern umgekehrt, dies auf der Grundlage des Dogmas der Unfehlbarkeit, da die Harmonisierung nur in einer Richtung zu erfolgen hat.

Es wurden weitere Themen angeschnitten, wie Unfälle oder schwere Zwischenfälle (Feuerwerkskörper, Batterien und Gas), die sich im Seeverkehr oder im Nachgang zu einem Lufttransport ereignet haben und zu schwerwiegenden Folgen hätten führen können, wenn sie sich während der Beförderung und nicht in einem Flughafenlager oder beim Empfänger ereignet hätten. Die Entwicklung in diesen Bereichen ist so, dass die Versuche und die Klassifizierungskriterien der Vorschriften nur nachträglich geändert oder festgelegt werden können, wie dies auch bei den Dopingkontrollen im Sport der Fall ist.

Das in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR enthaltene Formular für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter wird innerhalb des Expertenunterausschusses nicht mehr geschätzt, da es tatsächlich nur im Seeverkehr verwendet wird, während es Beförderungsverträge nach COTIF, CMR und IATA gibt. Diese Meinung sollte UN/CEFACT, das diese Empfehlung mit dem Ziel ausgearbeitet hat, den Handel und den Transport zu erleichtern, übermittelt werden.

Des Weiteren hat der Unterausschuss darauf verzichtet, aus Gründen der verfügbaren Mittel und Veröffentlichungsfristen in den UN-Modellvorschriften die Änderungen aufzuführen, die in Kraft treten, wie dies zum Beispiel im RID/ADR der Fall ist. Auf der Internet Website wird die 16. Ausgabe in Englisch jedoch diese Änderungen angeben, um die Arbeit der Übersetzer zu erleichtern.

Schließlich nahm der Unterausschuss etwa dreißig Seiten an neuen Texten oder Änderungen an, zu denen 20 weitere Seiten hinzukommen, die im Verlauf der beiden letzten Tagungen angenommen wurden.

Der vollständige Text dieses Berichtes ist auf der Website der Transportdivision der UNECE einsehbar. (Übersetzung)

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 15.-18. September 2008

Die Experten von 26 Regierungen (darunter den Vereinigten Staaten von Amerika) und 16 internationalen staatlichen (darunter die Europäische Kommission und die OSSHD) und nichtstaatlichen Organisationen (darunter die UIC, die UIP, der CEN und die IRU) haben an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teilgenommen.

Es war eine weniger wichtige Tagung, die eigentlich um 2 Tage hätte verkürzt werden sollen, schließlich jedoch nur einen Tag früher endete. In der Tat beinhaltete die Tagesordnung nur 11 offizielle Dokumente und etwa zehn informelle Dokumente, bei denen es sich zum Teil um Berichte von Arbeitsgruppen handelte, die noch nicht abgeschlossen sind. Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Fragen betreffend die Tanks und die Normen auch Gegenstand von Arbeitsgruppen während der Tagung bildeten, verfügte die Gemeinsame Tagung um mehr als genug Zeit um die aufgeworfenen Probleme zu beraten. Zwei dieser Probleme „beanspruchten“ jeweils einen halben Beratungstag. Unter anderen Umständen wäre jeweils eine Stunde ausreichend gewesen. Doch warum darauf verzichten, wenn man über genügend Zeit verfügt...

Es ging einerseits darum, die neue Geschäftsordnung der Gemeinsamen Tagung anzunehmen, die an jene des RID-Fachausschusses und der WP.15 des ADR angepasst wurde (s. Zeitschrift 1/2008, S. 6). Das Quorum wird auf ein Viertel statt ein Drittel der stimmberechtigten Teilnehmer festgelegt, da es 55 Mitgliedstaaten des ECOSOC gibt – von denen einige, wie die Vereinigten Staaten von Amerika und

Kanada nicht Mitgliedstaaten des COTIF oder Vertragsstaaten des ADR sind und dennoch über ein Stimmrecht verfügen – und das Quorum Probleme bereiten könnte, auch wenn im Durchschnitt 25 Staaten an den Tagungen teilnehmen. Das Problem der Stimmgleichheit wurde nicht gelöst. Es wird zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurückgekommen werden und die in der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses enthaltene Lösung als Grundlage verwenden. Weitere in dieser Geschäftsordnung behandelte Fragen könnten dabei hinzugefügt werden. In diesem Zusammenhang wurde bemerkt, dass die Gemeinsame Tagung kein eigentliches Beschlussorgan ist, da sie lediglich die von den zuständigen Organen, nämlich dem RID-Fachausschuss und der WP.15 zu fassenden Beschlüsse vorbereitet. Es wurde kein Mandat erteilt, da beide Organe bereits über ihre eigenen Mandate verfügen. Bezüglich der genormten Darstellung der Dokumente äußerte der Vertreter Portugals den Wunsch, dass die Verfasser von Dokumenten ernsthaft die bezüglich der Auswirkungen auf die Sicherheit, die Machbarkeit und die tatsächliche Anwendung geforderten Nachweise liefern.

Bezüglich der Prüfungen für Gefahrgutbeauftragte wurde der Antrag des Vereinigten Königreichs, keine besonderen Kategorien von Gefahrgutbeauftragten im Falle von Unternehmen vorzusehen, die nur spezifische Arten von gefährlichen Gütern (Explosivstoffe, radioaktive Stoffe oder Erdölprodukte) befördern, da diese Gefahrgutbeauftragten für alle Gefahrgutklassen qualifiziert sein sollten, abgelehnt. In diesem Falle wurde es vorgezogen, die Flexibilität beizubehalten statt eine starre Regelung einzuführen.

Die Gemeinsame Tagung forderte die Arbeitsgruppen für die wiederkehrende Prüfung von LPG-Flaschen, die Verringerung des BLEVE-Risikos und den Anwendungsbereich des RID/ADR auf, ihre Arbeiten fortzusetzen.

Bezüglich der Tank-Arbeitsgruppe nahm die Gemeinsame Tagung unter anderem eine geänderte Definition für Baustahl, neue Vorschriften für Flammendurchschlagsicherungen und die schnell schließenden inneren Sicherheitsvorrichtungen an. Sie befasste sich auch mit den Schutzvorrichtungen gegen den Übergang der Flamme und der Verwendung von Werkstoffen für den Bau von Tankkörpern in Verbindung mit Normen.

Bezüglich der Feuerwerkskörper wird festgestellt, dass viele von ihnen, die nach Europa importiert werden, nicht korrekt klassifiziert sind. Es wurde angeregt, eine Kopie der entsprechenden von der zuständigen Behörden erteilten Zulassung dem Beförderungsdokument beizufügen und dieses Problem dem UN-Experten-

unterausschuss zu unterbreiten, da es die multimodalen Beförderungen betrifft. Die zuständigen Behörden wurden ermutigt, die Sendungen häufiger zu kontrollieren und daran erinnert, dass die Klassifizierungstabelle bei fehlenden Prüfdaten ein nützliches Kontrollwerkzeug darstellt.

(Übersetzung)

Sonstige Rechtsfragen

Weiteres Wissenswertes zum „Protokoll von Luxemburg“

Mittels regelmässiger Berichterstattung über seine Entstehung und Annahme sowie zuletzt über die Vorbereitung der Inkraftsetzung (s. Zeitschrift 2/2008, S. 22) wurde in unserer Zeitschrift unternommen, das Interesse der Betroffenen für das Protokoll und auf seiner Grundlage vorgesehene Register über Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial zu wecken und den Informationsstand zu vertiefen. Allen, die sich noch intensiver mit der Materie befassen möchten, seien nachstehend zwei weitere wichtige Informationsquellen ans Herz gelegt:

1. **UNIFORM LAW REVIEW, veröffentlicht vom Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT), Vol XII 2007-3**

Die gesamte Ausgabe steht unter dem Titel „Secured Rail Financing“ und enthält neben dem Text des Protokolls in englischer, französischer und deutscher Sprache sowie einer Einleitung des UNIDROIT Generalsekretärs Prof. Herbert Kronke Artikel von zehn Autoren, die das Protokoll aus unterschiedlichen Aspekten beleuchten. Am Anfang steht ein von Howard Rosen (Anwalt in Zug/CH und Vorstand der Rail Working Group) verfasster umfangreicher Abriss des Umfelds und der Entstehungsgeschichte des Protokolls aus der Sicht der Eisenbahnindustrie, in dem begründet wird, weshalb für diese das Protokoll einen grossen Fortschritt darstellt. Weitere Artikel sind den Erwartungen an das Kapstädter Abkommen und das Protokoll aus afrikanischer Sicht und der Bedeutung des Protokolls bzw. der Finanzierung beweglicher Ausrüstung in Lateinamerika gewidmet. Prof. Tatjana Josipović (Universität Zagreb) behandelt das Protokoll im Zusammenhang mit der Eisenbahnliberalisierung und dem Recht über gesicherte Transaktionen in Kroatien, während der französische Standpunkt von Bruno Poulain (Anwalt in

Paris) erläutert wird, der an der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg als Experte der Delegation Frankreichs teilgenommen hat. Eine ähnliche Funktion hatte ein weiterer Autor, Prof. Steve Harris (Chicago-Kent College of Law) für die Delegation der USA inne. Den Ausführungen von Gustav Kafka (OTIF) zur Überwachungsbehörde und deren Sekretariat, das gemäss Protokoll von der OTIF gestellt wird, folgen schliesslich zwei Artikel aus der Feder von in Deutschland mit der Materie massgeblich befassten Personen, nämlich von Hans-Georg Bollweg und Katharina Schnell (beide BMJ) über die Haftung des Registerführers für die Registrierung von Internationalen Sicherungsrechten sowie von Benjamin von Bodungen (Universität Mannheim) und Konrad Schott (Anwalt in Frankfurt) über die im Protokoll geregelte Ausnahme betreffend rollendes Eisenbahnmaterial für öffentliche Zwecke.

2. **Offizieller Kommentar zum Protokoll von Luxemburg, verfasst von Prof. Sir Roy Goode und veröffentlicht vom Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)**

Mit diesem Kommentar lässt Prof. Goode seinem bereits 2002 erschienenen gleichartigen Werk zum Kapstädter Übereinkommen samt Protokoll betreffend Luftfahrt-ausrüstung einen spezifischen Kommentar zum Protokoll von Luxemburg folgen. Zugleich ist eine aus diesem Anlass überarbeitete Fassung des ersten Kommentars erschienen. Der vom Autor gemäss Auftrag der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg erstellte Kommentar wurde an deren Teilnehmer vor seiner Veröffentlichung zur Stellungnahme versandt. Dies und der Umstand, dass Prof. Goode die gesamte Entstehungsgeschichte des Protokolls von der Ausarbeitung des Kapstädter Übereinkommens bis zur Diplomatischen Konferenz von Luxemburg, bei der er als Bericht-erstatte fungierte, entscheidend mitbestimmt hat, verleiht dem Kommentar höchstmögliche Authentizität. Nach einer kurzen Einleitung mit historischem Abriss folgen vier Hauptteile bestehend aus thematisch gegliederten Gesamtübersichten des Übereinkommens und des Protokolls und Darstellungen der Texte mit Kommentaren zu den einzelnen Bestimmungen. Ergänzt wird das Werk durch zwölf Anhänge, die neben den Texten des Übereinkommens, des Protokolls und der Schlussakte der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg samt allen Resolutionen eine tabellarische Darstellung der zahlreichen im Übereinkommen und im Protokoll vorgesehenen Erklärungen, eine Chronologie der im Hinblick auf die Entwicklung von Übereinkommen und Protokoll massgeblichen Ereignisse und eine Liste der Schlüsseldokumente umfassen.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

41. Tagung

New York, 16. Juni - 3. Juli 2008

Bei der genannten Tagung, bei der die OTIF nicht vertreten war, wurde vor allem der von der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) der UNCITRAL vorgelegte Entwurf zu einem Übereinkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See finalisiert und genehmigt.

Wie sich aus vorliegenden Informationen, insbesondere dem Tagungsbericht¹ samt angenommenem Übereinkommens-text ergibt, waren zwar verschiedene Bestimmungen wie z.B. jene über Volumenkontrakte, erneut Gegenstand eingehender Diskussionen, doch trat letztlich eine Tendenz zur Beibehaltung des Textes der Vorlage zutage. Dies gilt insbesondere auch für den „multimodalen“ Artikel 27 (neu 26, Beförderung, die einer Seebeförderung vorangeht oder folgt), Artikel 61 (neu 59, Haftungsobergrenzen) und Artikel 92 (neu 90, Vorbehalte), in welchem einige Teilnehmer gerne eine Vorbehaltsmöglichkeit gegen die Anwendung auf andere als Seetransporte untergebracht hätten.

An das Übereinkommen betreffenden Beschlüssen von Bedeutung wären weiters zu erwähnen:

1. Streichung von Artikel 13 der Vorlage (Transporte außerhalb des Anwendungsbereichs des Beförderungsvertrags) mit dem Hinweis im Bericht, dass dies aber keine Kritik oder Ablehnung der betreffenden Arten von Beförderungsverträgen signalisieren soll;
2. Streichung von Artikel 36 der Vorlage (Beendigung der Haftung des Versenders) als unnötigem Eingriff in die Vertragsfreiheit;
3. Erweiterung von Artikel 38 (neu 36, Einzelheiten des Vertrags) um

- Name und Anschrift des Empfängers, falls vom Versender benannt,
- Name des Schiffs, wenn im Beförderungsvertrag angegeben,
- Ort der Annahme und, falls dem Beförderer bekannt, Ort der Ablieferung und
- Hafen der Beladung und Hafen der Entladung, wenn im Beförderungsvertrag angegeben;

4. Erweiterung von Artikel 42 (neu 40, Relativierung der Angaben im Beförderungsvertrag betreffend das Gut), um die (eingeschränkte) Verantwortlichkeit des Beförderers bei Anlieferung in geschlossenen Containern auch bei geschlossenen Fahrzeugen vorzusehen.
5. Umformulierungen in den Artikeln 47 bis 50 (neu 45 bis 48, Ablieferung), um einerseits z.B. Ablieferung an Betrüger nicht zu erleichtern, andererseits den Handlungsspielraum nicht zu sehr einzuschränken;
6. Erweiterung von Artikel 84 (neu 82, Internationale Übereinkommen, welche die Güterbeförderung mit anderen Verkehrsträgern regeln) um die Verweisung auch auf künftige Änderungen dieser Übereinkommen; damit wurde, zu jener in Artikel 86 (a), eine weitere, in manchen Rechtsordnungen als unzulässig angesehene dynamische Verweisung hinzugefügt, die freilich dem Gestaltungsspielraum im COTIF hinsichtlich der Anwendung von COTIF-CIM auf Seebeförderungen (CIM Art. 1 § 4, COTIF Art. 24 § 1) dienlich ist.

Der genehmigte Entwurf wird nunmehr der Generalversammlung der Vereinten Nationen zur Annahme vorgelegt.

Ministerkonferenz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXVI. Tagung

Kiev, 10. - 13. Juni 2008

Wie schon im Vorjahr und im Jahr 2005 nahm der Generalsekretär an der XXXVI. Tagung des obersten Entscheidungsorgans der OSShD teil. Entsprechend den

¹ <http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/sessions/41st.html>

üblichen Gepflogenheiten wurde eine Tagesordnung abgearbeitet, die bis auf Kleinigkeiten jeweils der des Vorjahres entspricht.

Bezeichnenderweise waren nur Nordkorea auf Ministerebene, Litauen, die Russische Föderation und Tschechien immerhin noch durch Staatssekretäre vertreten. Demgegenüber war die grosse Mehrheit der Mitgliedstaaten (sogar die Ukraine) durch Leitungspersonal der Eisenbahngesellschaften vertreten, während es einige Staaten (z.B. Iran, Slowakische Republik) es dabei belassen, sich durch ihre eigenen Vertreter im OSShD-Sekretariat repräsentieren zu lassen. Beobachter waren von Finnland und Frankreich sowie vom Koordinierungsrat für Transsibirische Transporte (CCTT) entsandt worden.

Aus der Behandlung der einzelnen Tagesordnungspunkte ergab sich wenig Überraschendes. Nach der Verlesung der jeweiligen Tätigkeitsberichte des Sekretariates erfolgte zumeist ohne Diskussion die einstimmige Annahme der Beschlussvorschläge. Nur in wenigen Einzelfällen wurden diese geringfügigen redaktionellen Änderungen unterworfen. Auch zu dem vom Generalsekretär mit dem grössten Interesse erwarteten Tagesordnungspunkt über die Aktivitäten der „ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Aktualisierung der Grundsatzdokumente der OSShD“ ergaben sich keine nennenswerten Diskussionen. Informell war zu vernehmen, dass die ad-hoc-Gruppe im abgelaufenen Jahr kaum Fortschritte bei den Zentralfragen der Umwandlung der OSShD in eine reine Regierungsorganisation, der Überwindung des Erfordernisses der Einstimmigkeit von Beschlüssen und zur Einführung eines Qualifikationsstandards für die Besetzung der Dienstposten im Sekretariat der Organisation erzielt werden konnten.

Die XXXVII. Tagung der Ministerkonferenz wird vom 2. bis 5. Juni 2009 in Astana (Kasachstan) stattfinden.

Weitere Tätigkeiten

Internationale Sommerakademie 2008

17. Veranstaltung „Welthandel und Transportlogistik“

Sopron (Ungarn), 19./20. Juni 2008

Die schon traditionelle Internationale Sommerakademie fand zum 17. Mal unter der wissenschaftlichen Leitung von hon. Prof. Dr. K. Spera, Geschäftsführer der

LOGOTRANS GmbH statt. Vertreten waren Eisenbahnexperten aus sechs Nationen; darunter Vertreter von internationalen Einrichtungen, Eisenbahn- und Logistikunternehmen, internationalen Consultants und Universitäten. Die OTIF war durch den Generalsekretär vertreten, der einen Vortrag über „Voraussetzungen für die Zukunft des Schienenverkehrs“ hielt. Darin macht er vor allem deutlich, dass von breiten Kreisen im Eisenbahnsektor diese Zukunft zwar als selbstverständlich vorausgesetzt wird, obwohl die Voraussetzungen für deren Erhalt, aber auch deren Absicherung gegen Marginalisierungsversuche keinesfalls als gesichert angenommen werden können. Dabei wies er insbesondere auf die gravierenden Mängel bei der Umsetzung der Regelungen der sog. drei Eisenbahnpakete der Europäischen Union in deren Mitgliedstaaten, aber auch auf laufende, aktiv betriebene Umgehungsversuche hin. Ähnlich äusserten sich Vertreter insbesondere der Logistiksparte von privaten Eisenbahnunternehmen, die darauf hingen, dass die dem Buchstaben nach längst gültigen Öffnungen des Marktes aufgrund entgegengesetzt wirkender nationaler Mechanismen erfolgreich torpediert werden.

Generell war festzustellen, dass die Kenntnisse über solche, den Interessen des Eisenbahnsektors – und damit einer ökologisch ausgerichteten, zukunftssträchtigen Verkehrspolitik – schädlichen Umstände selbst in Fachkreisen noch wenig bekannt sind. Daraus folgt naturgemäss, dass selbst an positiven Entwicklungen interessierte „stakeholder“ von den bereits bestehenden dringenden Handlungserfordernissen gar nichts wissen.

Darüber hinaus waren wiederum auch die Beiträge wertvoll, die sich mit der Schilderung der Entwicklung der nationalen Eisenbahnpolitiken in verschiedenen europäischen Ländern befassten und die stärker juristisch ausgerichteten Beiträge zu den INCOTERMS als Grundlage der Lieferbeziehungen in Handel und Transport, wie auch zur Frage der Behandlung und Wirkung des Eigentumsvorbehalts im Transportwesen.

Wie in den vorangegangenen Jahren bot die Internationale Sommerakademie auch wieder Gelegenheit zu intensiven Fachdiskussionen und zum auch für die am Eisenbahnverkehr Interessierten so wichtigen „networking“.

Hon.Prof.Dr. Kurt Spera – 80 Jahre

Am 5. August feierte Herr Professor Dr. Kurt Spera seinen 80. Geburtstag. Für die OTIF hat er nicht nur als *Conseiller honoraire* – ein Ehrentitel, der ihm von der

Organisation im Jahr 1999 verliehen wurde – eine besondere Bedeutung, sondern insbesondere wegen seines jahrzehntelangen Engagements für die Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen. Als unermüdlicher Forscher, engagierter Lehrer, beachteter Fachautor, erfahrener Verhandler, umsichtiger Organisator und – last but not least – als humorvoller, integerer Mensch hat er sich europaweit und darüberhinaus Achtung und Ansehen erworben. Bis in das jetzt erreichte hohe Alter setzt sich Dr. Spera mit scheinbar unermüdlicher Energie für die Belange der Schiene als umweltfreundliche, leistungsfähige und zukunftssträchtige Garantin für den Erhalt und die Steigerung der Mobilität von Personen und Gütern ein.

Seine Verdienste sind vielfältig, seine Auszeichnungen zahlreich und seine Veröffentlichungen und Vorträge nach wie vor für jeden beachtenswert, der sich seinerseits für die Zukunft des Eisenbahnverkehrs einsetzen will oder muss. Eine ausführliche Würdigung und Darstellung seines Werdegangs erfolgte bereits 1998 in der Zeitschrift (Nr 4, S.198-200). Selbst wenn seit dieser Würdigung 10 für Dr. Spera inhaltsreiche Jahre vergangen sind, hat die seinerzeitige Würdigung unverändert Geltung. Dr. Spera ist nach wie vor Geschäftsführer der *Logotrans*, bei vielen Institutionen Schiedsrichter in Angelegenheiten der aussergerichtlichen Rechtsfindung, wissenschaftlicher Leiter der auch im Jahr 2008 in Sopron durchgeführten Sommerakademie und gesuchter Gesprächspartner bei allen, die mit Angelegenheiten des internationalen Eisenbahnverkehrs befasst sind.

Dem nach wie vor hochengagierten, kontaktfreudigen und geistig hellwachen Dr. Spera mögen viele Jahre bei guter Gesundheit und beruflicher sowie privater Zufriedenheit gegeben sein, um möglichst vielen die Möglichkeit zu erhalten von seinem ausserordentlichen Fachwissen zu profitieren und seine menschliche Grösse kennenzulernen.

Rechtsprechung

Rechtbank van Koophandel te Antwerpen

Urteil vom 15. März 2002¹

1. **Wenn der Empfänger bei der Ablieferung des Gutes Vorbehalte zum Frachtbrief äußert und die Sachverständigen der Ansicht sind, dass die Schäden während der Beförderung entstanden sind, ist der CMR-Frachtführer gemäß Artikel 17 Abs. 1 CMR für diese Schäden haftbar² Der CMR-Frachtführer kann einen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen, selbst wenn er bei der Übernahme des Gutes keine Vorbehalte angebracht hat.**
2. **Die Pflicht des Straßenfrachtführers, bei der Übernahme des Gutes dessen äußeren Zustand gemäß Artikel 8 CMR zu überprüfen³, umfasst nicht eine Prüfung, ob die Beladung (und Stauung) korrekt erfolgt ist.**
3. **Da die CMR-Konvention nicht festlegt, wer für die Beladung und für die Entladung haftet⁴ und da der Fahrer die Güter nach deren Anlieferung durch den Spediteur (Absender) mit Gurten befestigt hat, wird die Haftung in Anwendung des Artikels 17 Abs. 5 CMR zwischen dem Frachtführer und dem Spediteur (Absender) aufgeteilt, weil ersichtlich ist, dass die Schadensursache sowohl in der Art der Beladung als auch des Stauens zu suchen ist.⁵**

Vgl. Artikel 8, 17 Abs. 1 und 5 CMR

1 Nr. A.R. 99/5551

2 Vgl. Artikel 23 § 1 CIM

3 Den Beförderer gemäß CIM trifft eine Prüfungspflicht in Bezug auf den Zustand des Gutes nur unter den in Artikel 11 § 3 vorgesehenen Voraussetzungen (Nachprüfung auf Verlangen des Absenders, wenn dieser verlädt).

4 Im Gegensatz zur CMR, die keine Regelung betreffend die Haftung des Absenders für mangelhafte Verladung oder Verstauung enthält, ist dies – für den Fall, dass der Absender das Gut selbst verlädt – in Artikel 13 § 2 CIM klar geregelt.

5 Vgl. Bestimmungen des Artikels 23 §§ 2 und 3 CIM, die eine teilweise Befreiung des Beförderers von seiner Haftung ermöglichen (s. das Wort „soweit“).

(Aus: Europäisches Transportrecht No. 4-2002, S. 511 ff. Text des Urteils auf Niederländisch. Leitsätze redaktionell angepasst)

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, ISBN 3 503 05904 0, Ergänzungslieferung 2/08, Stand Mai 2008, und Ergänzungslieferung 3/2008, Stand Juni 2008, Erich Schmidt Verlag, Berlin

Das im Jahre 2000 erschienene Loseblattwerk (s. Zeitschrift 4/2004, S. 117) enthält einerseits Texte der Regelungen (Gesetze, Allgemeine Bedingungen) betreffend das Speditions-, Fracht- und Lagerrecht und andererseits Kommentare hierzu. Der Kommentarteil beschränkte sich bisher auf die maßgeblichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Texte internationaler Konventionen, die auf Beförderungen von Gütern anwendbar sind, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln im internationalen Verkehr durchgeführt werden, sind ebenfalls enthalten, wurden jedoch bisher nicht kommentiert.

Mit der Ergänzungslieferung 2/08 beginnen die Autoren mit der Kommentierung des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). Die Ergänzungslieferungen 2 und 3 enthalten Erläuterungen zu Artikeln 1 bis 7 und 8 bis 16.

Parallelen zu den ER CIM werden in der Einleitung ausdrücklich gezogen. Darüber hinaus kann man bei Fragen betreffend den internationalen Schienentransport überall dort auf die Erläuterungen zurückgreifen, wo parallele Bestimmungen in der CMR und CIM bestehen (z.B. Anwendung der internationalen Konvention, wenn nur der Übernahme- oder nur der Ablieferungsort in einem Vertragsstaat liegt; Begriffe wie „Gut“, „Übernahmeort“ und „Ablieferungsort“; „Ablieferung“, „Beförderungshindernisse“, „Ablieferungshindernisse“; Haftung des Frachtführers für seine Bediensteten und alle anderen Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient). Desweiteren sind die Ausführungen betreffend den kombinierten Transport für Eisenbahnfachleute von besonderem Interesse.

Die Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen der CMR werden anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis illustriert. Dabei wird nicht nur deutsche, sondern

auch französische, belgische und österreichische Rechtsprechung berücksichtigt.

Mit der Ergänzungslieferung 3/08 werden erste Erläuterungen hinsichtlich der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) aufgenommen (Vorbemerkungen und Art. 1).

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber für die in diesem Bereich arbeitenden Juristen entstanden ist. Durch die Ergänzungslieferungen ist die Aktualität des Werkes gewährleistet. Das Handbuch richtet sich als Arbeitsbehelf an alle mit dem Transportrecht befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen, Gerichten und Verbänden.

Last but not least

Echos aus dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

Nach einer langen Erklärung einer Delegation, im Verlauf derer insbesondere eingestanden wurde, dass die zuständigen Behörden – mangels qualifizierter Experten – kompetenter sein müssten, erklärte der Vertreter einer anderen Delegation in seiner Eigenschaft als zuständige Behörde seines Staates humorvoll, dass mehr Kompetenz mit einem besseren Gehalt einhergehen müsste. Er forderte die Delegierten auf, in diesem Sinne bei seinem Ministerium vorstellig zu werden, da er im Rahmen dieser Tagung mehrere Ad-hoc-Arbeitsgruppen leiten musste, die morgens vor der Plenarsitzung, während der Mittagspause, manchmal sogar während den Kaffeepausen tagten, um einen Kompromiss zu suchen.

Schließlich hat sich der berühmt gewordene Spaßverderber (Fortsetzung des Feuilletons) einmal mehr hervorgetan. Nachdem er auf Grund der Flugverbindungen verspätet zur Tagung erschienen ist, schwieg er bis zum Ende der Vorstellung der Dokumente zu den Explosivstoffen, da er auf diesem Gebiet kein ausgewiesener Experte ist, was ihn jedoch nicht an explosiven Wortmeldungen hindert. Seine Abwesenheit wurde vom Vorsitzenden nicht bemerkt. Als er beim folgenden Tagesordnungspunkt um das Wort bat, bemerkte der Vorsitzende, dass er sich eine Tagung des Unterausschusses ohne dessen Anwesenheit nicht vorstellen könnte. Der Spaßverderber fragte ihn daraufhin, ob seine Anwesenheit ihn betrübe oder ob ihm seine An-

wesenheit im Falle seines Nichterscheinens sehr gefehlt hätte, was Balsam für seine Seele wäre...

Bezüglich der Tornados, Zyklonen, usw., hatte unser Rat kein Glück bei seiner Geburt, da er auf den Vornamen „Gustav“ getauft wurde. Gegenwärtig hätte er Mühe, ein Visum zu erhalten oder sich in die USA, Mexiko oder Kuba und in andere zerstörte Regionen zu begeben, da es zur Zeit nicht gut ist, „Gustav“ zu heißen. Um diesem Nachteil Abhilfe zu schaffen, könnte er seinen Vornamen in die deutschschweizerische Fassung „Gusti“ ändern ...

Was die gemütlich installierten Beamten der Ministerien anbelangt, so haben diese darüber hinaus den Vorteil, diese herrlichen Schauspiele, welche die Tornados, Zyklonen, usw. darstellen, im Fernsehen zu verfolgen.
(Übersetzung)