



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2009

117. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF
Russische Föderation, S. 33

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

9. Generalversammlung
Bern, 9./10.9.2009, S. 33

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 37

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
Bern, 8.-11.9.2009, und Genf, 14.-18. 9.2009, S. 37

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Bemerkungen zu Artikel 36
CIM, S. 43

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich) – Urteil vom 20.6.2006 –
Verunreinigter Güterwagen – Verladen in einen verunreinigten
Wagen – Mitverschulden (Landesrecht) – S. 46

Bücherschau

Allégret Marc, Taïana Philippe, Transport ferroviaire interne
(Eisenbahninnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Verkehr,
Heft 635 (1,2009 – Aktualisierungsstand 1.11.2008), S. 51

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und
Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren,
Ergänzungslieferung 1/09, Stand Juli 2009, S. 52

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

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

3/2009

117. Jahrgang – Juli – September

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Russische Föderation

Am 21. August 2009 hat die Regierung der Russischen Föderation einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. Der Generalsekretär hat als Depositär des Übereinkommens den Beitrittsantrag einschließlich der darin enthaltenen Vorbehalte und Erklärungen den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 27. August 2009 zur Kenntnis gebracht.

Der Beitrittsantrag ist drei Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 27. November 2009, wenn nicht fünf Mitgliedstaaten der OTIF Einspruch erheben. Der Beitritt wird dann am ersten Tage des dritten Monats wirksam, nachdem der Generalsekretär den Mitgliedstaaten die rechtsverbindliche Annahme des Beitrittsantrags mitgeteilt hat.

Russland wird zunächst Beförderungen von Gütern auf einem geringfügigen Teil seiner Eisenbahninfrastruktur den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellen, nämlich von der Anlegestelle des Fährterminals Baltijsk bis zum Hafenbahnhof Baltijsk und von der Anlegestelle des Fährterminals Ust-Luga bis zum Hafenbahnhof

Luzhskaja, im Anschluss an die Fährverbindung Sassnitz-Baltijsk-Ust-Luga.

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

9. Generalversammlung

Bern, 9./10. September 2009

Die gemäß COTIF 1999 alle drei Jahre stattfindende Generalversammlung trat am 9. und 10. September 2009 in Bern zusammen. Es war seit dem Inkrafttreten des COTIF vom 9. Mai 1980 (1.5.1985) die 9. Tagung des höchsten Organs der OTIF. Anwesend waren Delegationen aus einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten, ferner aus drei Staaten, die beabsichtigen, Mitglied zu werden, nämlich der Russischen Föderation, des Haschemitischen Königreichs Jordanien (s. Zeitschrift 2/2009, S. 26) und Aserbaidshans (s. Zeitschrift 4/2008, S. 52-54), Vertreter der Europäischen Gemeinschaft (EG) sowie vier internationaler Verbände (s. unten).

Entsprechend dem Auftrag der 8. Generalversammlung (s. Zeitschrift 3/2006, S. 35-40) stand das Thema „Lösung der ausstehenden rechtlichen und praktischen Probleme zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF betreffend die Anhänge E, F und G“ auf der Tagesordnung. Erfreulicherweise konnten der Ge-

neralversammlung Ergebnisse des Revisionsausschusses vorgelegt werden, die eine solche Lösung darstellen. Die vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommenen Texte betreffend die Revision der Anhänge E, F und G wurden in zahlreichen Sitzungen von Arbeitsgruppen vorbereitet (s. Zeitschrift 2/2009, S. 16). Die Generalversammlung genehmigte die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses (vorbehaltlich redaktioneller Anpassungen).

Von weiteren Beschlüssen der Generalversammlung sind folgende hervorzuheben: die Aufstockung des Höchstbetrags des Haushaltes für die Verstärkung beim Personal des Sekretariates der Organisation, die Wahl eines neuen Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012 und die Wiederwahl von Herrn Stefan Schimming als Generalsekretär für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012.

Es war vorgesehen, dass die Generalversammlung auch über die Bedingungen des Beitritts der EG zum COTIF entscheidet. Da die internen Entscheidungsprozesse der EG jedoch noch nicht abgeschlossen waren, konnten die entsprechenden Beschlüsse nicht gefasst werden. Eine außerordentliche Generalversammlung wird darüber später zu befinden haben.

Wichtige Vorarbeiten für die Generalversammlung hat nicht nur der Revisionsausschuss, sondern auch der Verwaltungsausschuss geleistet. Wie der Vorsitzende des Verwaltungsausschusses, Botschafter Riquelme Lidón (Spanien), in seinem Bericht an die Generalversammlung hervorhob, war die Arbeit des Verwaltungsausschusses vom Willen geprägt, in rechtlicher, organisatorischer und finanzieller Hinsicht sowie in Bezug auf das Personal die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Organisation ihre Aufgaben erfüllen und sich den derzeitigen und den in naher Zukunft anstehenden Herausforderungen stellen kann. Die Generalversammlung ließ sich bei ihren Entscheidungen vom gleichen Ziel leiten.

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

Schlussdokument

1. In Anwendung des Artikels 14 § 3 COTIF vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls von Vilnius tagte die 9. Generalversammlung am 9. und 10. September 2009 in Bern.

2. An der Generalversammlung nahmen teil:

2.1 **35 der 43 Mitgliedstaaten**

Albanien, Deutschland, Österreich, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Estland, Spanien, Finnland, Frankreich, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Libanon, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Mazedonien (EJR), Norwegen, Niederlande, Polen, Rumänien, Vereinigtes Königreich, Serbien, Slowakische Republik, Slowenien, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine;

2.2 **3 Staaten mit Beobachterstatus**

Aserbaidshan, Jordanien, Russische Föderation

2.3 **1 supranationale Organisation**

Europäische Gemeinschaft (EG)

2.4 **4 internationale Verbände**

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER)

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Internationaler Verband der Tarifeure (IVT)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

3. Gemäß Artikel 8 der Geschäftsordnung besorgte der Generalsekretär die Sekretariatsgeschäfte.

4. Die **Generalversammlung** wählte

als Vorsitzende:

Fr. Brigit C.M. Gijsbers (Niederlande)

als ersten stellvertretenden Vorsitzenden:

Hr. Veysi Kurt (Türkei)

und

als zweiten stellvertretenden Vorsitzenden:

Hr. Petr. Stejskal (Tschechische Rep.)

5. Die Generalversammlung setzte die nachstehenden Ausschüsse ein und bestellte sie wie folgt:

5.1 Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten

Vorsitzender:

Hr. Jasmin Kahil, Gesandter, Chargé d’Affaires
Botschaft der EJR Mazedonien

Stellvertretender Vorsitzender:

Hr. Daniel Soto Gúrpide, Rat in der Botschaft
Spaniens und in der ständigen Vertretung
Spaniens bei der OTIF

Mitglieder:

Frankreich, Litauen, Rumänien

5.2 Redaktionsausschuss

Vorsitzender:

Hr. François Davenne (Frankreich)

Co-Vorsitzende:

Hr. Thomas von Gäbler (Deutschland)

Hr. Michael Franklyn (Vereinigtes Königreich)

Mitglieder:

Tunesien, Schweiz, Irland

6. Die Generalversammlung beriet auf Grund ihrer
Geschäftsordnung in der ab 1. Juli 2006 geltenden
Fassung.

7. Die Generalversammlung

7.1 nahm ihre Tagesordnung an;

7.2.1 nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisions-
ausschusses (Änderungstexte und Erläuternde
Bemerkungen), wie sie im Dokument
AG 9/2 und seinen Add. 1 bis 5 ersichtlich sind,
vorbehaltlich der während der Generalversamm-
lung eingebrachten redaktionellen Änderungen
zustimmend zur Kenntnis und

7.2.2 genehmigte

- die redaktionelle Anpassung der in Arti-
kel 14 § 6 und Artikel 33 § 4 a) des Über-
einkommens enthaltenen Verweisungen
auf „Artikel 27 §§ 2 bis 5“,

– die Erläuternden Bemerkungen zu den
Artikeln 1, 4, 8 und 9 CUI,

– die redaktionellen Anpassungen sowie die
Erläuternden Bemerkungen betreffend
Artikel 1, 3 und 9 bis 11 APTU und

– die redaktionellen Anpassungen sowie die
Erläuternden Bemerkungen betreffend
Artikel 1, 3 und 9 ATMF;

7.2.3 stellte fest, dass die unter Punkt 2 genehmigten
Änderungen keine Beschlüsse gemäß Artikel 34
COTIF sind, und wies den Generalsekretär an,
hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen
gemäß Artikel 35 COTIF vorzugehen;

7.2.4 ermächtigte den Generalsekretär, ihre Entschei-
dungen zu den Ergebnissen des Revisions-
ausschusses in den jeweiligen Punkten des all-
gemeinen Teils der Erläuternden Bemerkungen
zusammenzufassen;

7.3 beauftragte den Generalsekretär in Bezug auf den
Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum
COTIF, eine außerordentliche Generalversamm-
lung einzuberufen, sobald die erforderlichen
Voraussetzungen dafür geschaffen sind, damit die
Generalversammlung über die Beitrittsverein-
barung abschließend entscheiden kann. Eine der
dafür erforderlichen Voraussetzungen ist, dass die
internen Entscheidungsprozesse der Europäischen
Gemeinschaft vor der Tagung der außerordent-
lichen Generalversammlung abgeschlossen sind.
Der Verwaltungsausschuss wird beauftragt, das
Vorliegen aller dafür erforderlicher Voraus-
setzungen festzustellen und besonders darauf zu
achten, dass diese verbindlichen Vorgaben der
Generalversammlung eingehalten werden;

7.4 wählte Herrn Stefan Schimming zum General-
sekretär für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis
zum 31. Dezember 2012 wieder und ermächtigte
die Vorsitzende, das Ernennungsschreiben zu
unterzeichnen und dem gewählten Generalsekre-
tär während des Ablaufs der Versammlung aus-
zuhändigen;

7.5 nahm Kenntnis vom Bericht des Verwaltungs-
ausschusses über seine Tätigkeit während der
Amtszeit vom 1. Oktober 2006 bis 30. September
2009 und billigte ihn;

7.6 bezeichnete für die Amtszeit vom 1. Oktober 2009 bis 30. September 2012 die folgenden Mitglieder des Verwaltungsausschusses sowie für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied:

Mitglied	Ersatzmitglied
Deutschland	Vereinigtes Königreich
Belgien	Luxemburg
Kroatien	Bosnien und Herzegowina
Spanien	Portugal
Frankreich	Italien
Iran	Syrien
Liechtenstein	Monaco

Litauen	Lettland
Slowenien	Ex-jugoslawische Republik Mazedonien
Schweden	Finnland
Tschechische Republik	Slowakei
Tunesien	Algerien
Türkei	Bulgarien
Ukraine	Ungarn;

wählte die Tschechische Republik in den Vorsitz des Verwaltungsausschusses für dieselbe Amtszeit;

7.7 setzte die Höchstbeträge für den Zeitraum 2007 bis 2012, welche die Ausgaben in der Haushaltsperiode 2010 bis 2012 erreichen dürfen, wie folgt fest:

Grundlage = Voranschlag 2006 sFr. 3'301'890.-						
Jahr	sFr.		3,0 % kumuliert			sFr.
2007	3'301'890.-	+	99'060.-	+	-. =	3'400'950.-
2008	3'400'950.-	+	102'030.-	+	-. =	3'502'980.-
2009	3'502'980.-	+	105'090.-	+	-. =	3'608'070.-
2010	3'608'070.-	+	108'240.-	+	350'000.- =	4'066'310.-
2011	4'066'310.-	+	118'690.-	-	110'000.- =	4'075'000.-
2012	4'075'000.-	+	122'250.-	+	-. =	4'197'250.-

Die jährliche Zunahme der Ausgaben im Voranschlag der Organisation darf den aus dem Durchschnitt der in den Staaten der Euro-Zone und der Schweiz anzunehmenden Anstieg der Inflation von durchschnittlich 3 % nicht überschreiten, wobei der theoretische Höchstbetrag der Ausgaben am Ende des Zeitraums im Jahr 2012 aufgerundet auf **sFr. 4'200'000.-** festgesetzt wird;

7.8 nahm Kenntnis von der Situation betreffend die Mitgliedschaft der OTIF

- beschloss gemäss Artikel 26 § 7 Satz 3 COTIF 1999, dass im Hinblick auf zwei am 4. September 2009 eingegangene Zahlungen (endgültiger Beitrag 2008 und Vorschuss 2009) die Haltung Serbiens hinsichtlich der seit dem Jahr 2002 geschuldeten Beiträge nicht als stillschwei-

gende Kündigung des Übereinkommens anzusehen ist;

- beauftragte den Generalsekretär seine Bemühungen fortzuführen, um die vollständige Begleichung der Schuld durch Serbien zu erreichen;
- bat den Verwaltungsausschuss, die Entwicklung der Angelegenheit bis zu vollständigen Begleichung der Schuld zu verfolgen;

7.9 nahm Kenntnis vom Memorandum of Understanding zwischen der OTIF und der ECO, das vom Generalsekretär unterzeichnet wurde, und vom erläuternden Bericht des Generalsekretärs zum aktuellen Sachstand;

7.10 wies den Generalsekretär gemäß Artikel 14 § 2 Buchst. d) COTIF 1999 an, die 10. Generalversammlung nach Artikel 14 § 3, Satz 1, erste Alternative COTIF 1999 im September 2012 einzuberufen;

wies den Verwaltungsausschuss gemäß Artikel 14 § 2 Buchst. d) COTIF 1999 an, sich zur Vorbereitung der 10. Tagung – insbesondere betreffend die Wahl eines Generalsekretärs - nach denselben Beschlüssen zu richten, die die Generalversammlung zu dieser Frage während der 8. Tagung im September 2006 gefasst hat.

*

Eine Abschrift dieses von der Generalversammlung am 10. September 2009 angenommenen Schlussdokumentes wird vom Generalsekretär den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF und allen anderen Delegationen zugestellt.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n°3280/2009, p. 439 – CMR. Application distributive (M.Tilche)

Idem, n° 3281/2009, p. 456/457 – « Combiné. » Indomptable CMR ?; p. 458/459 – Auxiliaires de transport. L'opérateur fantôme (M. Tilche)

Idem, n° 3282/2009, p 471/472 – Règles de Rotterdam. Suspicion légitime; p. 472-474 – « Vol camionné ». Quel régime ? (M. Tilche)

Idem, n°3285/2009, p. 520/521 – Rotterdam. La Convention qui fait des vagues ... (M. Tilche); p. 522/523 – Aérien voyageurs. Tribulations des usagers ... (B. Colette)

Idem, n°3287/2009, p. 556/557 – Préjudice du chargeur. Dissection; p. 557 – Tractionnaire. L'inconnu du droit (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, édition/Ausgabe/edition 6/2009

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 85/2009, S. 9 – Rotterdam Rules scheiden die Geister. Reederverbände sehen letzte Chance für Harmonisierung des Seehandelsrechts (M. Hollmann)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2009, S. 281-289 – Die EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II aus der Sicht des Transportrechts (R. Wagner)

Idem, Nr. 9/2009, S. 346-371 – United Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partially by Sea ("Rotterdam Rules"). Symposium of Deutsche Gesellschaft für Transportrecht held at Hamburg on 25 June 2009. Contributions to the Symposium and Results (R. Herber, A. von Ziegler, U.L. Rasmussen, Ph. Bonnevie, V. Polić Foglar, J. Ramberg, A. Tschiltschke)

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

*Bern, 8. bis 11. September 2009, und
Genf, 14. bis 18. September 2009*

In der Zeit vom 8. bis 18. September 2009 fand in Bern und Genf die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung statt, um die Arbeiten an der Ausgabe 2011 der Gefahrgutvorschriften für den europäischen Landverkehr abzuschließen. 23 Staaten, die Europäischen Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 17 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Normen

EN 15507:2008

Um im RID/ADR auf die Norm EN 15507:2008 (Verpackung – Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter – Vergleichende Werkstoffprüfung von Polyethylensorten) verweisen zu können, hatte auf Einladung des Europäischen Verbands der Kunststoffverarbeiter (EuPC) eine informelle Arbeitsgruppe zur Lösung der Anwendungsprobleme getagt (s. Zeitschrift 1/2009, S. 2). Sowohl innerhalb der Arbeitsgruppe als auch in der Gemeinsamen Tagung wurden Vorbehalte gegenüber einer Inbezugnahme dieser Norm geäußert. Aus diesem Grund wurde vereinbart, die Arbeiten im nächsten Biennium fortzusetzen, um ein Absenken des Sicherheitsniveaus auszuschließen, das von verschiedenen Staaten befürchtet wird, weil bereits nach dieser Norm positiv geprüfte Verpackungen bei Anwendung des gegenwärtigen Verfahrens zur Bewertung der chemischen Verträglichkeit zurückgewiesen werden mussten.

Berichte informeller Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe über die Sicherheitspflichten des Entladers

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurden die von einer informellen Arbeitsgruppe entworfene Definition des Entladers, die neuen Pflichten des Entladers und die angepassten Pflichten des Empfängers bereits von einer Mehrheit angenommen (s. Zeitschrift 1/2009, S. 4). Der von der Arbeitsgruppe entworfene und in alle Arbeitssprachen der Gemeinsamen Tagung übersetzte Text wurde nun nochmals zur zweiten Lesung unterbreitet.

Dieser Text wurde im Zusammenhang mit einem Gegenantrag der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) während eineinhalb Tagen erneut ausführlich diskutiert, wobei der Text der Arbeitsgruppe bevorzugt wurde. In Anlehnung an die neue Begriffsbestimmung für den Entlader wurde auch die bestehende Begriffsbestimmung für den Verlader angepasst.

Schließlich wurde in Abschnitt 1.4.2 eine Bem. aufgenommen, die klarstellt, dass einem Unternehmen die Pflichten verschiedener Beteiligter obliegen können, und dass umgekehrt die Pflichten eines Beteiligten auch von verschiedenen Unternehmen wahrgenommen werden können.

Informelle Arbeitsgruppe für die wiederkehrende Prüfung von wiederbefüllbaren geschweißten Flaschen aus Stahl für Flüssiggase (LPG)

In der Verpackungsanweisung P 200 ist den Flüssiggasen der UN-Nummern 1011, 1075, 1965, 1969 und 1978 die Sondervorschrift für die Verpackung v zugeordnet, die mit Zustimmung der zuständigen Behörde eine Ausdehnung der Prüffrist von 10 auf 15 Jahre zulässt. Da diese Möglichkeit in den verschiedenen Mitgliedstaaten völlig unterschiedlich gehandhabt wird, hatte in diesem Biennium eine informelle Arbeitsgruppe getagt, welche sich eine Harmonisierung der Bedingungen für die Gewährung einer ausgedehnten Frist für die wiederkehrende Prüfung von wiederbefüllbaren geschweißten Flaschen aus Stahl für LPG zum Ziel gesetzt hatte.

Die von dieser Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Bedingungen wurden von der Gemeinsamen Tagung angenommen, wobei die nach dem bisherigen System von den zuständigen Behörden festgelegten Bedingungen noch für Flaschen verwendet werden dürfen, die vor dem 1. Januar 2015 gebaut werden. Für diese Flaschen gelten hinsichtlich der wiederkehrenden Prüfung bis zum Ende ihrer Lebensdauer ebenfalls die von der zuständigen Behörde festgelegten Bedingungen.

Ein weitergehender Antrag des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA), im Rahmen einer informellen Arbeitsgruppe auch die Ausdehnung der Prüffrist für Druckgefäße für Industriegase zu prüfen, wurde von der Gemeinsamen Tagung vorerst abgelehnt, da auch der Vertreter des Verbands der europäischen Gasflaschen-Hersteller (ECMA) der Ansicht war, dass die nach der zurzeit vorgeschriebenen Prüffrist durchgeführten wiederkehrenden Prüfungen oftmals Korrosionsspuren im Fall von Industriegasen aufgezeigt haben und eine Ausdehnung der Prüffrist demzufolge ein Absenken des Sicherheitsniveaus mit sich bringen könnte. Da Industriegase im Gegensatz zu LPG, die auf lokaler Ebene befördert werden, über längere Strecken im Rahmen internationaler multimodaler Transporte befördert werden, wäre es zudem zweckmäßiger, diese Frage im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses zu beraten.

Informelle Arbeitsgruppe über die Aufnahme von Vorschriften für die Aufbewahrung von Unterlagen, zusätzlichen Prüfvorschriften und Konformitätsbewertungsverfahren für Gaspatronen

Diese informelle Arbeitsgruppe war bei der letzten Gemeinsamen Tagung relativ kurzfristig eingesetzt worden, um über die Aufnahme zusätzlicher Vorschrif-

ten für die Aufbewahrung von Unterlagen, zusätzlichen Prüfvorschriften und Konformitätsbewertungsverfahren für Gaspatronen in das RID/ADR/ADN zu beraten. Die Europäische Kommission hatte dazu gedrängt, um auf die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in eine überarbeitete Richtlinie für ortsbewegliche Druckgeräte (1999/36/EG) (TPED) verzichten zu können.

Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Texte wurden mit einigen Änderungen angenommen.

Interpretation des RID/ADR/ADN

Verwendung von Flaschen in Flaschenbündeln, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC

Von Deutschland wurde die Frage aufgeworfen, ob in Flaschenbündeln, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC eine Mischung von Flaschen vorgenommen werden kann, die teilweise nach den Vorschriften der Abschnitte 6.2.1 und 6.2.2 (UN-Druckgefäße) und teilweise nach den Vorschriften der Abschnitte 6.2.3 und 6.2.4 (RID/ADR-Druckgefäße) gebaut sind.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte, dass in UN-Flaschenbündeln und UN-MEGC nur UN-Druckgefäße verwendet werden dürfen und dass RID/ADR-Flaschenbündel, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und RID/ADR-MEGC sowohl RID/ADR-Druckgefäße als auch UN-Druckgefäße beinhalten können, jedoch unter dem Vorbehalt, dass bei Flaschenbündeln Flaschen desselben Typs und desselben Prüfdrucks verwendet werden.

Die Vertreter Deutschlands und des Vereinigten Königreichs werden für die nächste Gemeinsame Tagung Texte ausarbeiten, welche diese Interpretation widerspiegeln.

Tanks

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TT 8

Die Sondervorschrift TT 8 legt fest, dass bei jeder wiederkehrenden Prüfung von Tanks aus Feinkornstählen mit einer Streckgrenze von mehr als 400 N/mm^2 , die zur Beförderung von UN 1005 Ammoniak, wasserfrei, zugelassen sind, Magnetpulverprüfungen zur Feststellung von Oberflächenrissen durchzuführen sind. Da diese Tanks auch für die Beförderung von Flüssiggasen (LPG) verwendet werden, sollte nach Ansicht der Internationalen Privatwagen-Union (UIP) die Sondervorschrift TT 8 so verändert werden, dass die Magnetpulverprüfungen nur dann durchzuführen sind, wenn die

Tanks auch tatsächlich für die Beförderung von Ammoniak verwendet werden.

Die Gemeinsame Tagung stimmte dem Antrag unter der Maßgabe zu, dass die Streichung des Gases UN 1005 Ammoniak, wasserfrei, im Tankschild und/oder auf dem Tank zusammen mit einer abschließenden Magnetpulverprüfung durchgeführt wird.

Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen und Übergangsvorschriften

Die Gemeinsame Tagung hatte bei ihrer letzten Tagung einen umfangreichen Antrag einer informellen Arbeitsgruppe angenommen, der zum Ziel hatte, die Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen für Druckgefäße des Kapitels 6.2 und für Tanks, Batteriewagen/ Batterie-Fahrzeuge und MEGC des Kapitels 6.8 auf zehn Jahre zu beschränken oder aber zu verlängern, wenn die Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, feststellt, dass die Baumusterzulassung nach Ablauf der zehn Jahre weiterhin mit den Vorschriften übereinstimmt (s. Zeitschrift 1/2009, S. 4).

Hinsichtlich der Weiterverwendung von Druckgefäßen und Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC, die vor dem Ablauf oder dem Entzug der Baumusterzulassung gebaut wurden, wurde präzisiert, dass diese, wenn sie mit den Vorschriften des RID/ADR nicht mehr übereinstimmen, nur dann weiterverwendet werden dürfen, wenn dies durch eine entsprechende Übergangsvorschrift zugelassen ist.

Vorschriften für Flammendurchschlagsicherungen

Bereits bei der Gemeinsamen Tagung im September 2008 war festgestellt worden, dass in den Kapiteln 4.3 und 6.8 RID/ADR derzeit keine Anforderungen an Flammendurchschlagsicherungen in technischer und betrieblicher Hinsicht festgelegt sind. Um die bisherigen, in den einzelnen Staaten unterschiedlichen Anforderungen zu harmonisieren, legte die Gemeinsame Tagung im September 2008 im Grundsatz verschiedene technische Anforderungen fest, die in das RID/ADR aufgenommen werden sollten.

Auf der Grundlage eines Antrags Deutschlands wurden die technischen Anforderungen in den Absatz 6.8.2.2.3 aufgenommen, wobei die Weiterverwendung von Tanks, die nicht den Vorschriften für die Anordnung des Flammensiebs oder der Flammendurchschlagsicherung entsprechen, durch Übergangsvorschriften sichergestellt wird.

Ortsbewegliche Tanks / RID/ADR-Tankcontainer

Der Vertreter Belgiens hatte in einem informellen Dokument auf unterschiedliche Anforderungen an RID/ADR-Tanks und ortsbewegliche Tanks für ein und denselben Stoff hingewiesen. Bei einer Straßenkontrolle war ein Fahrzeug mit einem Tankcontainer der Tankcodierung "L4BN", der UN 1296 Triethylamin geladen hatte, angehalten worden, weil für diese Stoffe ein Tank mit der Codierung "L4BH" (luftdicht verschlossen) erforderlich gewesen wäre. Der Absender legte jedoch Unterlagen vor, wonach der Tankcontainer auch als ortsbeweglicher Tank mit der Anweisung für ortsbewegliche Tanks T 7 (nicht luftdicht verschlossen) zugelassen war, der für die Beförderung von Triethylamin verwendet werden darf.

Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung fühlte sich außerstande, innerhalb ihrer normalen Arbeitszeit die Unterschiede zwischen den Kapiteln 6.7 und 6.8 aufzulisten, den jeweiligen Tanktyp mit dem akzeptablen Sicherheitsniveau festzulegen und gegebenenfalls entsprechende Änderungen in den Spalten 12 und 13 der Tabelle A vorzunehmen. Es wurde festgestellt, dass die Tankvorschriften der Kapitel 6.7 und 6.8 von verschiedenen sicherheitstechnischen Ansätzen ausgehen und daher nicht direkt miteinander vergleichbar sind.

Die Gemeinsame Tagung rief bezüglich der von Belgien erwähnten Kontrollprobleme in Erinnerung, dass ortsbewegliche Tanks künftig mit der Anweisung für ortsbewegliche Tanks gekennzeichnet sein müssen (s. auch unter "Überarbeitung der Kennzeichnungsvorschriften für ortsbewegliche Tanks"). Wenn ein Tank mit zwei Codes (Anweisung für ortsbewegliche Tanks und RID/ADR-Tankcodierung) gekennzeichnet ist, dürfen darin die durch den einen oder den anderen Code zugelassenen Stoffe befördert werden.

Harmonisierung mit der 16. Ausgabe der UN-Modellvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

Traditionell beschäftigt sich die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Sitzung des Bienniums mit der Harmonisierung mit der neuesten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Arbeiten wurden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, die eine dreitägige Sitzung im Mai abgehalten hatte.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die

Ausgabe 2011 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden.

Umweltgefährdende Stoffe (aquatische Umwelt)

Die 2009 in das RID/ADR/ADN aufgenommenen Kriterien für gewässergefährdende Stoffe werden auf der Grundlage des Global harmonisierten Systems für die Klassifizierung und Bezettelung von chemischen Produkten (GHS) überarbeitet. Gleichzeitig wird in der Ausgabe 2011 der gesamte deutsche Text weitestgehend an den Text der EG-Verordnung Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen angepasst.

Die Gemeinsame Tagung nahm jedoch zur Kenntnis, dass unter Berücksichtigung der Verfahren zur Änderung des MARPOL-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) die Anwendung der neuen GHS-Kriterien für gewässergefährdende Stoffe für den Seeverkehr (IMDG-Code) verzögert werden könnte. Für den Fall, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) nicht in der Lage sein sollte, die Kriterien der dritten überarbeiteten Ausgabe des GHS in der nächsten Ausgabe des IMDG-Codes wiederzugeben, vereinbarte die Gemeinsame Tagung daher, Übergangsvorschriften vorzusehen, um multimodale Beförderungen nicht zu beeinträchtigen.

Neue UN-Nummern in der Tabelle A

In der Tabelle A des Kapitels 3.2 wurden 14 neue UN-Nummern aufgenommen, die unter anderem inhalations-toxische Stoffe der Klasse 6.1 mit den Nebengefahren der Klassen 3 und 8 sowie der Klassen 4.3 und 3 umfassen.

Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Im Zusammenhang mit dem vom UN-Experten-ausschuss angenommenen neuen Kennzeichen für begrenzte Mengen hatte die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter festgestellt, dass dieses Kennzeichen nicht ohne Weiteres in das RID/ADR/ADN übernommen werden kann, da sich die Grenzwerte für die Beförderung in begrenzten Mengen zwischen den UN-Empfehlungen einerseits und dem RID/ADR/ADN andererseits stark unterscheiden. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe hatte deshalb das Sekretariat gebeten, einen Antrag auszuarbeiten, mit dem die Mengengrenzen der UN-Empfehlungen in das RID/ADR/ADN eingeführt

werden sollten, gleichzeitig jedoch für einen längeren Übergangszeitraum die derzeitigen Mengengrenzen des RID/ADR/ADN in den Fällen beibehalten werden sollten, in denen diese die Grenzwerte der UN-Empfehlungen überschreiten. In der Spalte 7a der Tabelle A in Kapitel 3.2 sollte in diesen Fällen sowohl der Grenzwert aus den UN-Empfehlungen als auch der momentane LQ-Code erscheinen.

Nach langer Debatte beschloss die Gemeinsame Tagung, dass das derzeitige Kapitel 3.4 des RID/ADR/ADN über eine Übergangsvorschrift bis spätestens 30. Juni 2015 parallel weiter verwendet werden kann, dass jedoch der Wortlaut des bisherigen Kapitels 3.4 und die LQ-Codes in Spalte 7a der Tabelle A entgegen dem Antrag des Sekretariats nicht mehr in die Vorschriften aufgenommen werden.

Darüber hinaus war die Gemeinsame Tagung der Ansicht, dass eine Aufzählung nur der für die Beförderung in begrenzten Mengen verpackter gefährlicher Güter anwendbaren Vorschriften im Kapitel 3.4 anwendungsfreundlicher ist als der Ansatz der UN-Modellvorschriften, der darin besteht, bestimmte anwendbare Vorschriften und andere nicht geltende Vorschriften aufzuzählen.

Verwendung von Verfahren mit elektronischer Datenverarbeitung (EDV) und elektronischem Datenaustausch (EDI) im Zusammenhang mit den Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4

Die Gemeinsame Tagung begrüßte die Aufnahme neuer Bestimmungen in den UN-Modellvorschriften, welche die Verwendung von Arbeitsverfahren mit elektronischem Datenaustausch erleichtern, wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass das RID/ADR/ADN bereits derartige Vorschriften beinhaltet.

Mehrere Delegationen sprachen sich daher gegen die Aufnahme des Absatzes 5.4.1.4.3 der UN-Modellvorschriften aus, welcher vom Absender verlangt, die im Beförderungspapier geforderten Informationen unverzüglich als Papierdokument produzieren zu können, da diese Anforderung während einer Beförderung schwer zu erfüllen und außerdem zum Prinzip der Erleichterung durch Verwendung von EDI in Widerspruch zu stehen scheint.

Auf der Grundlage der Ergebnisse einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe wurde schließlich ein Text vereinbart, der die bisherigen Vorschriften des RID/ADR/ADN berücksichtigt und der vom Absender lediglich verlangt, dass er in der Lage sein muss, dem Beförderer die Informationen auch als Papierdokument bereitzustellen.

Darüber hinaus wurde vereinbart, die Fußnote 9) zum Abschnitt 5.4.2 des RID/ADR/ADN, der informativ die Bestimmungen des Abschnitts 5.4.2 des IMDG-Codes wiedergibt, nach der Beschlussfassung durch die IMO anzupassen.

Überarbeitung der Kennzeichnungsvorschriften für ortsbewegliche Tanks in Kapitel 6.7

Die Kennzeichnungsvorschriften für ortsbewegliche Tanks in den verschiedenen Unterabschnitten des Kapitels 6.7 (6.7.2.20, 6.7.3.16, 6.7.4.15 und 6.7.5.13) wurden überarbeitet, wobei die Angaben auf dem Tankschild in Eigentümerinformationen, Herstellungsinformationen, Zulassungsinformationen, Drücke, Temperaturen, Werkstoffe, Inhalt und wiederkehrende Prüfungen gruppiert werden. Darüber hinaus wird auf dem ortsbeweglichen Tank selbst oder auf einem Metallschild die Angabe der entsprechenden Anweisung für ortsbewegliche Tanks gefordert.

Lithium-Batterien

Der UN-Expertenunterausschuss hat bei seiner Tagung im Juni 2009 vorläufige Änderungen zu den Absätzen b) und c) der Sondervorschrift 188 angenommen, die nach dem 31. Dezember 2010 eine Weiterbeförderung von Batterien, die nicht mit der Nennenergie in Wattstunden gekennzeichnet sind, und eine Freistellung bestimmter, während der Beförderung absichtlich aktiver Vorrichtungen ermöglichen (s. Zeitschrift 2/2009, S. 21).

Die Gemeinsame Tagung beschloss ausnahmsweise, diese Änderungen in das RID/ADR/ADN aufzunehmen. Um Textabweichungen mit der in der 16. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen enthaltenen Sondervorschrift 188 zu vermeiden, werden diese Änderungen Gegenstand einer RID/ADR/ADN-spezifischen Sondervorschrift.

Angaben im Beförderungspapier für Abfälle

Im RID/ADR/ADN wird die Reihenfolge der Angaben im Beförderungspapier für Abfälle an die Reihenfolge in den UN-Modellvorschriften angepasst. So muss der Ausdruck "Abfall" in Zukunft nicht mehr vor der UN-Nummer, sondern vor der offiziellen Benennung für die Beförderung erscheinen.

Verschiedene Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Beförderung in loser Schüttung und in Schüttgut-Containern

Seit der Aufnahme der Vorschriften für Schüttgut-Container in die Ausgabe 2005 des RID/ADR/ADN bestehen zwei parallele Systeme für die Beförderung in loser Schüttung, und zwar zum Einen das traditionelle RID/ADR-System mit der Zuordnung von VW/VV-Sondervorschriften (Abschnitt 7.3.3) und zum Anderen das multimodale System der UN-Modellvorschriften mit der Zuordnung der Codes BK 1 (bedeckte Schüttgut-Container) oder BK 2 (geschlossene Schüttgut-Container) (Kapitel 6.11 und Abschnitt 7.3.2).

Der Antrag des Vereinigten Königreichs, die beiden parallelen Systeme für die Beförderung in loser Schüttung in einem einzigen System auf der Basis des multimodalen BK 1- und BK 2-Systems zusammenzuführen, wurde von mehreren Delegationen unterstützt. Es wurde jedoch bemerkt, dass die Verwendung von BK-Codes für Stoffe, die derzeit in den UN-Modellvorschriften nicht für die Beförderung in loser Schüttung vorgesehen sind, irreführend sein könnte. Darüber hinaus sprachen sich verschiedene Delegationen gegen die Aufnahme weiterer administrativer Maßnahmen für die Zulassung von Wagen/Fahrzeugen zur Beförderung in loser Schüttung aus, die zurzeit im RID/ADR-System nicht erforderlich sind.

Das Vereinigte Königreich wird auf der Grundlage der ihm unterbreiteten Kommentare ein neues Dokument ausarbeiten.

Gebrauchte Batterien und Nickel-Metallhydrid-Batterien

Die Gemeinsame Tagung nahm gemäß den Beschlüssen des UN-Expertenunterausschusses bei seiner Tagung im Juni 2009 (s. Zeitschrift 2/2009, S. 21) den Antrag Frankreichs an, vorzeitig die UN-Nummer 3496 für Nickel-Metallhydrid-Batterien mit dem Hinweis aufzunehmen, dass diese Batterien dem RID/ADR/ADN nicht unterliegen, und darüber hinaus eine Änderung zur Sondervorschrift 304 zur Klarstellung der Bedeutung der UN-Nummer 3028 (Batterien (Akkumulatoren), trocken, Kaliumhydroxid, fest, enthaltend, elektrische Sammler) vorzunehmen.

Hinweis im Beförderungspapier auf umweltgefährdende Stoffe

Im Zusammenhang mit der Pflicht des Beförderers, auf dem Beförderungsmittel die richtigen Großzettel

(Placards) anzubringen, wurde bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung die Notwendigkeit erkannt, im Beförderungspapier einen Hinweis darauf aufzunehmen, ob es sich beim beförderten Stoff um einen umweltgefährdenden Stoff handelt (s. Zeitschrift 1/2009, S. 3).

Auf der Grundlage eines Antrags Schwedens muss nun bei umweltgefährdenden Stoffen, die nicht unter die UN-Nummer 3077 und 3082 fallen, im Beförderungspapier der zusätzliche Ausdruck "umweltgefährdend" angegeben werden. Bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, ist auch die nach dem IMDG-Code vorgeschriebene Angabe "Meeresschadstoff" zulässig.

Klassifizierung von Feuerwerkskörpern

Bereits bei der Gemeinsamen Tagung im September 2008 hatte der Vertreter Deutschlands darauf hingewiesen, dass der gemäß Sondervorschrift 645 in Verbindung mit Absatz 5.4.1.2.1 g) als Folge der Katastrophe in Enschede vorgeschriebene Bestätigungsvermerk der zuständigen Behörde im Beförderungspapier eingetragen wird, obwohl eine abschließende Klassifizierungsbestätigung tatsächlich nicht oder noch nicht vorliegt (s. Zeitschrift 3/2008, S. 32-33).

Der für diese Tagung vorgelegte konkrete Antrag Deutschlands und des Vereinigten Königreichs, im Beförderungspapier die Referenznummer der Klassifizierungsbestätigung der zuständigen Behörde anzugeben, wurde von der Gemeinsamen Tagung unter Berücksichtigung der vom UN-Expertenunterausschuss bei seiner Tagung im Juni 2009 gefassten Beschlüsse (s. Zeitschrift 2/2009, S. 20) angenommen.

Verschiedenes

Eisenbahnunfall in Viareggio, Italien (29.6.2009)

Der Stellvertreter des Generalsekretärs der OTIF informierte die Gemeinsame Tagung über die Ergebnisse der von der Europäischen Kommission am 8. September 2009 in Brüssel veranstalteten Konferenz über Eisenbahnsicherheit. Hinsichtlich des Unfalls in Viareggio waren dort Verbesserungsmöglichkeiten, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, Umfahrung von Ballungsräumen, häufigere Instandhaltungen und Kontrollen des Rollmaterials, automatische Bremssysteme, erwogen worden.

Als Vorsitzender des RID-Fachausschusses rief der Vertreter Deutschlands in Erinnerung, dass der RID-Fachausschuss beschlossen hatte, Bestimmungen im

RID aufzunehmen, welche die Ausrüstung von Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren vorschreiben. Er fand es höchst bedauerlich, dass die Europäische Kommission bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses im November 2007 eine Aufschiebung dieses Beschlusses auf Vorschlag der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) verlangt hat, die aufgrund einer sicherheitsbezogenen Kosten-Nutzen-Analyse die Kosten als unverhältnismäßig eingeschätzt hat.

Es wurde in Erinnerung gerufen, dass das ADR im Gegensatz zum RID auch Bestimmungen über die Sicherheit der Fahrzeuge beinhaltet und dass die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE die Vorschriften über die Herstellung und die Sicherheit der für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmten Fahrzeuge überwacht. Sie arbeitet dabei mit einem anderen Organ der UNECE, dem Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29), zusammen, das für Fragen betreffend den Bau von Fahrzeugen verantwortlich ist. Die WP.29 stellt ihre Sachkompetenz in Abhängigkeit der von der WP.15 bestimmten Sicherheitsanforderungen bereit. Mehrere Delegationen wünschten daher, dass ein ähnliches System, d.h. eine bessere Kooperation zwischen den technischen, mit der Sicherheit des Rollmaterials beauftragten Organen und dem RID-Fachausschuss aufgebaut wird.

Die Vertreterin der Europäischen Kommission erklärte, dass die Europäische Kommission den RID-Fachausschuss als das für die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zuständige Organ betrachtet, und versicherte der Gemeinsamen Tagung, dass die europäischen Gremien, die mit der Sicherheit des Rollmaterials oder mit der Eisenbahnsicherheit im Allgemeinen beauftragt sind, mit dem RID-Fachausschuss vollständig zusammenarbeiten werden.

Inkraftsetzung der Beschlüsse

Alle Beschlüsse der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2008 und 2009 werden der WP.15 und dem RID-Fachausschuss für deren Sitzungen im November 2009 zur endgültigen Entscheidung unterbreitet, damit sie dann zum 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt werden können.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird in der Zeit vom 22. bis 26. März 2010 mit den Beratungen für die Änderungen 2013 des RID/ADR/ADN beginnen.

Abhandlungen/Vorträge/Reden

Der Verfasser der nachstehenden Abhandlung ist als Autor des Kommentars „Internationales Eisenbahnfrachtrecht“ (GOF-Verlag, Wien, 1986, mit Nachtrag zum 1.1.1991) bekannt. Dieses Werk, das sich auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) als Anhang B zum COTIF 1980 bezieht und in dem sich eine Detailanalyse, Hinweise auf Rechtsprechung und darüber hinaus einen Vergleich mit dem SMGS finden lässt, ist nach wie vor insofern vom Nutzen, als Bestimmungen der ER CIM 1980 in die ER CIM 1999 übernommen wurden. Hinweise hierzu finden sich in den auf der Website der OTIF veröffentlichten Erläuternden Bemerkungen¹. Der geltende Artikel 36 CIM entspricht Artikel 44 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990. Dieses Protokoll² wurde von der 2. Generalversammlung der OTIF angenommen und ist am 1. November 1996 in Kraft getreten. Eine der damaligen, im Protokoll 1990 enthaltenen Änderungen bezieht sich auf die Haftung beim qualifizierten Verschulden. Die nachstehende Abhandlung ist einer Analyse der geltenden Regelung solcher Haftungsfälle gewidmet³.

Bemerkungen zu Artikel 36 CIM

von Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Präsident des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT), Schiedsrichter und Conseiller honoraire der OTIF

Mit der Teilrevision der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ zum 1. November 1996 und der Übernahme des unveränderten Wortlautes in das seit dem 1. Juli 2006 geltende COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius hat sich eine grundlegend neue Betrachtungsweise für die Begriffe „Vorsatz“ sowie „grobe Fahrlässigkeit“ ergeben, die hier anhand des in Artikel 36 CIM zu findenden Textes eine Erläuterung finden soll.

¹ <http://www.otif.org/veroeffentlichungen.html>

² S. Zeitschrift 1991, S. 12 ff.

³ S. auch Rechtsprechung, S. 46

Artikel 36

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32 bis 35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Diese Bestimmung entspricht Artikel 44 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990

In der Fassung vor dem 1. November 1996 (Altfassung)⁴ war für Fälle grober Fahrlässigkeit eine auf das Doppelte ausgedehnte Haftungsbegrenzung vorgesehen. Im Falle einer vorsätzlichen Handlung oder Unterlassung war der nachgewiesene volle Schaden zu ersetzen. Die geltende Fassung behandelt die beiden dort normierten unterschiedlichen Haftungstatbestände in ihren Rechtsfolgen, dem Verlust der Haftungsbeschränkung für die Eisenbahn, gleich. Es ist nicht erforderlich, dass der Anspruchsteller Beweis über das Ausmaß des vollen Schadens führt. Eine Behauptung des Schadensausmaßes wäre mangels anderer Normierung in diesem Zusammenhang ausreichend und es müsste die Eisenbahn bei Beweis des entsprechenden Verschuldenstatbestandes das behauptete Schadensausmaß bestreiten, wenn es ihr nicht gerechtfertigt erscheint.

In der Altfassung war positiv festgelegt, dass vom Geschädigten der volle Schaden nachzuweisen ist; das Vorhandensein von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit war mangels anderer Regelung vom Anspruchsteller zu behaupten und es war die Behauptung zumindest im Bereich der groben Fahrlässigkeit, die sich im Wesentlichen an objektiven Erfordernissen orientiert, leicht zu beweisen. Die Eisenbahn hätte im Falle des Nichtzutreffens den Gegenbeweis zu führen gehabt. Nun wird dem Anspruchsteller hingegen ausdrücklich die Beweis-

last auferlegt, dass der Schaden durch Vorsatz oder leichtfertig im Bewusstsein eines wahrscheinlichen Schadenseintrittes entstanden ist. Beweisschwierigkeiten ergeben sich möglicherweise bezüglich des subjektiven Tatbestandes, zumindest hinsichtlich des darin enthaltenen zweigliedrigen Fahrlässigkeitsbegriffes. Zwar wird das Gericht bereits aus dem Vorliegen des objektiven Tatbestandes schließen können, der Schädiger habe leichtfertig gehandelt. Entsprechende Schwierigkeiten liegen jedoch in der auf den Erfolg des schädigenden Verhaltens bezogenen Komponente, nämlich dem Bewusstsein, dass der Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Wie jede andere innere Tatsache kann auch dieses Bewusstsein lediglich aus nachgewiesenen objektiven Tatsachen gefolgert werden.

In der Altfassung waren die geforderten Haftungstatbestände "Vorsatz" und "grobe Fahrlässigkeit" einer Vielzahl von nationalen Rechtsordnungen bekannt und konnten daher im Rahmen des innerstaatlichen Rechtsverständnisses leicht interpretiert und judiziert werden. So definiert z.B. das österreichische Strafgesetzbuch

- Vorsatz: „Vorsätzlich handelt, wer einen Sachverhalt verwirklichen will, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht; dazu genügt es, dass der Täter diese Verwirklichung ernstlich für möglich hält und sich mit ihr abfindet.“
- Fahrlässigkeit: „Fahrlässig handelt, wer die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen verpflichtet und nach seinen geistigen und körperlichen Verhältnissen befähigt ist und die ihm zuzumuten ist, und deshalb nicht erkennt, dass er einen Sachverhalt verwirklichen könne, der einem gesetzlichen Tatbild entspricht. Fahrlässig handelt auch, wer es für möglich hält, dass er einen solchen Sachverhalt verwirkliche, ihn aber nicht herbeiführen will.“

Unter "grobe Fahrlässigkeit" versteht man in diesem Zusammenhang das nach den Umständen besonders verwerfliche Außerachtlassen des Sorgfaltsmaßstabes.

Im nunmehrigen Wortlaut des gegenständlichen Artikels finden sich in Übereinstimmung mit dem Warschauer Abkommen (WA) unterschiedliche Haftungstatbestände. Im Gegensatz zur ursprünglichen Fassung wird nicht lediglich Vorsatz, sondern **Absicht** verlangt. Analog zur Auslegungsproblematik des Artikels 25 des Warschauer Abkommens kann auch hier nicht ohne weiteres das nationale Rechtsverständnis, insbesondere der dem Strafrecht bekannte Absichtsbegriff, zugrunde gelegt werden. Vielmehr wird als Interpretationshilfe der civil-law-Begriff des Vorsatzes, definiert als Handlung oder

⁴ Artikel 44 – Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit; „Ist der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die Nichterbringung oder die mangelhafte Erbringung von in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.“

Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Entschädigung jedoch auf das Doppelte der in Artikel 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 und 46 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt.“

Unterlassung "done with intent to cause damage" herangezogen werden müssen. Unter diesem Gesichtspunkt wird die verlangte "Absicht" als "Vorsatz" in unser Rechtsverständnis transponiert und umgesetzt werden müssen. Für den ursprünglich geforderten Vorsatz findet sich somit in der Neufassung der analoge Haftungsstatbestand.

Die Bestimmung in Artikel 36 beschreibt neben der Absicht eine zweigliedrig aufgebaute weitere Möglichkeit des willentlichen Fehlverhaltens. Diese ist allerdings insbesondere in den civil-law – Rechtsordnungen als Eingrenzung des Bereiches der unbeschränkten Haftung anzusehen. Der hierdurch ersetzte Begriff der groben Fahrlässigkeit erfasste nämlich nicht nur die bewusste, sondern auch die unbewusste grobe Fahrlässigkeit. Durch die mit der neuen Formulierung bewirkte Beschränkung auf den Bereich der bewussten groben Fahrlässigkeit, würde die unbewusste grobe Fahrlässigkeit wieder unter die Haftungsbeschränkung fallen. Die internationale Rechtsprechung hat sich zu dieser Verschuldensform kontrovers geäußert. Bezogen auf die Schuldformen der deutschen Rechtsordnung sei diese Verschuldensform zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz einzuordnen. Dies kommt jedoch im Ergebnis ebenfalls einer restriktiven Auslegung des Haftungsstatbestandes gleich, da für den Wegfall der Haftungsbeschränkung nunmehr ein "mehr" als bloße grobe Fahrlässigkeit gefordert wird. Allenfalls könnte man für den Bereich der österreichischen Rechtsordnung mit dem von der Lehre entwickelten Rechtsinstitut der "krassen groben Fahrlässigkeit" eine Interpretationshilfe finden. Diese wäre gegenüber der bloßen groben Fahrlässigkeit durch einen verschärften Sorgfaltsmaßstab bzw. eine noch wesentlich tiefer ausgeprägte Vorwerfbarkeit der Missachtung desselben gekennzeichnet.

Bezüglich der Zweigliedrigkeit ist festzuhalten: Erstens wird **Leichtfertigkeit** hinsichtlich des Verhaltens gefordert, womit zum Ausdruck gebracht werden soll, dass sich der Beförderer oder seine Leute in besonders krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der ihnen anvertrauten Werte hinweggesetzt haben. Ferner wird das **Bewusstsein** hinsichtlich des schädigenden Erfolges verlangt. In der internationalen Rechtsprechung ist umstritten, ob dieser zweite Bestandteil des zweigliedrigen Verschuldensbegriffes subjektiv zu verstehen ist, oder ob das Bewusstsein des wahrscheinlichen Schadenseintrittes abstrakt zu bestimmen sei. Im letzten Fall wäre das Verhalten des Schädigers objektiv zu beurteilen, d.h. mit dem Verhalten eines verständigen Menschen unter gleichen Umständen zu vergleichen. Die Frage kann für den einzelnen Fall jedoch nur vom Tatrichter beantwortet werden. Ihm obliegt es, aus dem

äußeren Ablauf, den auslösenden und den begleitenden Umständen zu folgern, ob das Bewusstsein hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes zu bejahen ist.

Wie solcherart ersichtlich, stellt die differenzierte Auslegung jener Handlungen, die unter die Begriffe „Vorsatz“ und „grobe Fahrlässigkeit“ fallen würden, hier sowie in der Folge ein nicht unerhebliches Problem in der Gesamtbeurteilung der Haftungsfragen für die durchgehende (multimodale) Güterbeförderung dar.

Unbeschadet des Umstandes, dass in der die geltenden Bestimmungen des COTIF und damit der CIM umsetzenden Neufassung des österreichischen Eisenbahnbeförderungsgesetzes in Landesrecht die Beibehaltung der Begriffe „Vorsatz“ und „grobe Fahrlässigkeit“ vorgesehen wird, sollen hier doch einige für die Anwendung dieser Bestimmungen maßgeblichen Tatbestände aufgezeigt werden. Wenn in Artikel 36 das Bewusstsein vom schädigenden Erfolg der zum Verschulden führenden Handlung angesprochen wird, so muss hier der wesentliche Umstand ins Treffen geführt werden, dass die in der Regel für den Beförderer sowie den Infrastrukturbetreiber⁵ handelnden Personen eine ihrer qualifizierten Tätigkeit entsprechende gründliche Ausbildung absolviert haben. In deren Rahmen genießen die Sicherheitsinteressen für die ihnen anvertrauten Personen und Güter absoluten Vorrang. Daraus leitet sich die Gegebenheit ab, dass sie mit den möglicherweise auftretenden besonderen Gefahrensituationen gründlich vertraut gemacht worden sind. Dies bedeutet, dass dem Triebfahrzeugführer in seiner Ausbildung und der ständigen Nachschulung sowie Eignungstests sehr wohl vor Augen geführt wird, was es etwa bedeutet, ein Haltesignal zu übersehen, oder einem Fahrdienstleiter, der in seinem umfassenden Verantwortungsbereich die Falschstellung einer Weiche und die sich ergebenden Auswirkungen abzuschätzen vermag. Ähnliches gilt auch für das die Verschiebevorgänge ausführende Personal, bei dessen Tätigkeit, die in den Frachtpapieren vorgegebenen besonderen Weisungen (etwa Verschiebebeschränkungen A, C und dgl.) im Interesse der Schadensfreiheit der beförderten Güter strikt zu beachten sind. Damit wird bei der Behandlung der Tatfragen sehr wohl auf die mit der Funktionsausübung verbundenen Qualifikationsanforderungen einzugehen sein. Diese Anforderungen sind in Ansehung der hohen im Eisenbahnbetrieb liegenden Verantwortung der darin tätigen Mitarbeiter unter sehr

⁵ S. Artikel 40 CIM

hohen Standards zu sehen. Im Verfolg des Vorgesagten würde bei gegebenen Ausbildungsmängeln auch ein entsprechender Verschuldensgrad dem Beförderer oder/und dem Betreiber der Infrastruktur anzulasten sein.

In diesem Zusammenhang scheint die Feststellung von Bedeutung, dass die hier für den Eisenbahnverkehr vorgesehene Bestimmung, trotz ihrer Problembehaftung, klarer strukturiert ist als jene für die Straßengüterbeförderung. Dort wird nämlich in der CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr) lediglich ein nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden als Voraussetzung für den Verlust der Möglichkeit der Haftungsbefreiung oder Begrenzung der Haftung angesehen (s. Art. 29 CMR). Demnach sind – was als positive Bewertung zu sehen wäre - derartige Fälle beim Wettbewerber Straße noch schwieriger einer Entscheidung zuzuführen, als dies für die internationale Eisenbahnbeförderung die Regel sein wird.

Vergleich zum SMGS:

Eine derartige wie in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorgesehene Bestimmung besteht in diesem Abkommen nicht. Dies schon deshalb, da nach dem dortigen Rechtsempfinden eine Differenzierung der Haftung nach der Art des Verschuldens und dessen gradueller Bewertung keine Berücksichtigung erfährt. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass bei Verlust oder Beschädigung - von jenen im Einzelnen genannten Gütern abgesehen, die einer zwingenden Wertangabe bedürfen - die Entschädigung keiner Höchstbeschränkung, wie diese etwa in den ER CIM oder der CMR vorgesehen wird, unterworfen ist.

Rechtssprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich)¹

Urteil vom 20. Juni 2006

1. **Offenkundiges Unterlassen einer systematischen Reinigung und Kontrolle des Zustandes von Wagen, bevor sie der Beförderer dem Absender für Transporte von heiklen Gütern**

¹ Geschäftszahl 4Ob77/06m

wie z.B. von Lebensmitteln zur Verfügung stellt, stellt grobe Fahrlässigkeit dar.

2. **Dem Absender, dessen Gehilfe Paletten mit Zucker in einen erkennbar verunreinigten Wagen verladen hat, wird Mitverschulden zugerechnet. Die grobe Fahrlässigkeit des Beförderers schließt den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus.**

Vgl. Artikel 94 und 102 des österreichischen Eisenbahnbeförderungsgesetzes (EBG)²

Auszug:

...

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichtes wiederhergestellt wird.

...

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte, ein Eisenbahnunternehmen, transportiert für die Klägerin regelmäßig Zucker. Zucker ist ein hoch sensibles Lebensmittel, das leicht Gerüche anziehen kann. Für den Transport können daher nur neutrale und nicht verschmutzte Waggons verwendet werden. Durchschnittliche Waggons der Beklagten eignen sich dafür. Die Nebenintervenientin betreibt für die Klägerin ein Distributionslager.

Ende Mai 2002 transportierte die Beklagte Zucker vom Lager der Nebenintervenientin in Wien zu einer Betriebsstätte der Klägerin in Tulln. Die Nebenintervenientin war laut Frachtbrief Absenderin, die Klägerin Empfängerin des Transportguts. Die zuständigen Mitarbeiter der Beklagten wussten, dass Zucker transportiert werden sollte, auch der Frachtbrief enthielt einen entsprechenden Hinweis. Die Beklagte stellte für den Transport mehrere Waggons zur Verfügung. Einer davon war - offensichtlich durch einen Vortransport - mit Phenol verunreinigt. Phenol strömt einen charakteristischen, intensiven Geruch aus. Auch die Bodenflächen und die Wände wiesen die charakteristischen Verfärbungen dieser Chemikalie auf. Eine oberflächlich sichtbare Verunreinigung gab es allerdings nicht. In diesen Waggon verladen Mitarbeiter der Nebenintervenientin am 28. Mai 2002 trotz Erkennbarkeit des üblen Geruchs 25 Paletten mit 24.000 Ein-

² Vgl. Artikel 23 und 36 CIM 1999, s. diesbezüglich auch die Abhandlung Spera, „Bemerkungen zu Artikel 36 CIM“, S. 43

Kilo-Säcken Zucker. Am Bestimmungsort wurde der Waggon zunächst einige Tage nicht geöffnet. Bei Öffnen der Schiebetüren ging vom Laderaum und vom Zucker ein intensiver übler Geruch aus. Der Zucker war verdorben. Da er auch nicht als Tierfutter verwendet werden konnte, musste ihn die Klägerin vernichten lassen. Der Zucker hatte einen Wert von 14.412 €, die Entsorgung kostete 7.338 €. Weiters hatte die Klägerin anteilige Frachtkosten für den verschmutzten Waggon von 105,80 € und Ein- und Auslagerungskosten von 342 € zu tragen.

Schon bei früheren Transporten hatte die Beklagte immer wieder mangelhafte Waggons zur Verfügung gestellt (vergessene Stückgüter aus vorherigen Transporten, Säcke mit Unrat, Mist, Abfälle von Palettenstücken, Kunststoffabfälle usw.). Einmal befand sich in einem für den Transport von Zucker bereitgestellten Waggon ein lebender Hund. In diesen Fällen nahm die Beklagte nach Reklamation des Ladepersonals die Waggons regelmäßig zurück und stellte gereinigte zur Verfügung. Eine Verunreinigung mit Phenol hatte es bis zum strittigen Vorfall noch nicht gegeben. Während des Verfahrens stellte die Beklagte aber neuerlich einen so verunreinigten Waggon für einen Zuckertransport bereit.

Die Klägerin begehrt aus dem Titel des Schadenersatzes 22.197,80 € samt Zinsen. Der Kapitalbetrag setzt sich zusammen aus dem Warenwert von 14.412 €, den Entsorgungskosten von 7.338 € und den Fracht- und Einlagerungskosten in Höhe von 105,80 bzw. 342 €. Der Zucker sei bei der Beladung in einwandfreiem Zustand gewesen. Die Nebenintervenientin habe bei der Beklagten ausdrücklich einen Waggon für Zuckerbeladung bestellt. Bei der Beladung sei der üble Geruch aus dem Waggon nicht feststellbar gewesen. Auf Grund der starken Kontaminierung sei eine weitere Verwertung nicht möglich gewesen. Der verdorbene Zucker habe daher zur Gänze entsorgt werden müssen. Wie es zur Kontaminierung des Waggons gekommen sei, habe nicht festgestellt werden können; die diesbezügliche Darlegungspflicht treffe die Beklagte. Da diese ein grobes Verschulden an der Kontaminierung der beförderten Ware treffe, hafte sie für den gesamten Schaden der Klägerin.

Die Nebenintervenientin schloss sich diesem Vorbringen an.

Die Beklagte bestritt das Klagebegehren. Sie sei nach § 94 Abs. 2 und 3 des Eisenbahnbeförderungsgesetzes von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung auf ein Verschulden des Berechtigten, insbesondere in Zusammenhang mit der Verladung, zurückzuführen sei. Die Absenderin habe die Ware selbst verladen. Die Beklagte

habe lediglich den Waggon beigestellt, ohne zu wissen, welches Gut befördert werden sollte. Der von ihr bereit gestellte Waggon sei für die Beförderung von Gütern grundsätzlich geeignet gewesen. Sollte er tatsächlich einen intensiven Geruch aufgewiesen haben und daher für die Beförderung von Zucker nicht geeignet gewesen sein, so wäre es Sache der Klägerin bzw. der Nebenintervenientin gewesen, die Verladung zu unterlassen. Bei entsprechender Sorgfalt hätte die Nebenintervenientin, deren Verhalten der Klägerin zuzurechnen sei, den für die Ware ungeeigneten Waggon zurückweisen müssen. Der Schaden sei entweder vor oder während der Beladung des Waggons eingetreten, nicht aber während der Beförderung.

Die Klageforderung bestehe auch der Höhe nach nicht zu Recht, weil die Beklagte jedenfalls nur die Wertminderung des Gutes zu ersetzen habe. Hingegen hafte sie nicht für Entsorgungskosten. Sie selbst hätte überdies wesentlich günstigere Beseitigungsmöglichkeiten gehabt.

Das Erstgericht verpflichtete die Beklagte zur Zahlung des halben Klagebetrags (11.098,90 €) samt 5% gestaffelter Zinsen und wies das Mehrbegehren ab. Die Beklagte habe ihre Verpflichtung zum mangelfreien Transport nicht erfüllt. Da nach dem Frachtvertrag Lebensmittel transportiert werden sollten, sei die Beklagte verpflichtet gewesen, ordentlich gereinigte Waggons bereitzustellen. Die Nebenintervenientin treffe ein Mitverschulden, da ihre Leute die Verschmutzung des Waggons hätten erkennen müssen. Dieses Mitverschulden sei der Klägerin zuzurechnen. Es wiege gleich schwer wie das Verschulden der Beklagten, sodass der halbe Schaden zu ersetzen sei. Die Beklagte habe zwar das Klagebegehren der Höhe nach bestritten, aber nicht konkret vorgebracht, inwiefern sie selbst den Zucker preisgünstiger hätte vernichten können. Der Klägerin sei daher auch diese Schadensposition zuzusprechen. Nach dem EBG gebührten ihr nur Zinsen von 5%. Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin Folge und verpflichtete die Beklagte zur Zahlung des gesamten Klagebetrags (abgesehen vom nicht mehr strittigen Zinsenmehrbegehren). Die Beklagte hafte nach § 94 EBG. Die Klägerin treffe kein eigenes Verschulden im Sinne des § 94 Abs. 2 EBG; auch die besondere Gefahr der Verladung nach § 94 Abs. 3 lit. c EBG sei nicht vorgelegen. Ein allfälliges Verschulden der Nebenintervenientin müsse sich die Klägerin nicht zurechnen lassen. Diese sei nämlich nicht ihre Erfüllungsgehilfin gewesen. Die Beklagte habe grobe Fahrlässigkeit zu vertreten, weil sie mehrfach verschmutzte Waggons für (heikle) Zuckertransporte zur Verfügung gestellt habe. Zudem habe es während des Verfahrens einen weiteren Vorfall mit einem mit Phenol

verschmutzten Waggon gegeben. Die Beklagte habe nicht dargelegt, warum ungeachtet dieser Umstände keine grobe Fahrlässigkeit im Sinne des § 102 EBG vorgelegen sei. Das schließe - in Analogie zu Artikel 29 CMR und § 438 des Handelsgesetzbuches (HGB) - den Mitverschuldenseinwand aus.

Die auf Verminderung des Zuspruchs auf den halben Warenwert und die halbe Fracht (d.h. auf gänzliche Abweisung des Begehrens auf Ersatz der Entsorgungskosten und der Einlagerungskosten) gerichtete Berufung der Beklagten blieb erfolglos. Wegen der groben Fahrlässigkeit gebe es keine Haftungshöchstsummen.

Die ordentliche Revision ließ das Berufungsgericht zu, weil es zur Haftung des Empfängers für schuldhaftes Verhalten des Absenders im Bereich des Eisenbahnfrachtrechts und zum Entfall von Haftungsbefreiungen bei grobem Verschulden des (Eisenbahn-) Frachtführers keine höchstgerichtliche Rechtsprechung gebe. Ungeklärt sei auch die Frage, ob § 94 Abs. 3 lit. c EBG eine von Verladefehlern unabhängige besondere Gefahr der Verladung anerkenne, die nach § 95 Abs. 2 EBG zu einer Beweislastumkehr führen könne.

Rechtliche Beurteilung:

Die Revision der Beklagten ist aus den vom Berufungsgericht genannten Gründen zulässig, sie ist auch teilweise berechtigt.

1. Die Beklagte ließ bereits in der Berufung den Zuspruch des halben Warenwerts und der halben Frachtkosten unbekämpft. Für den Restbetrag begehrt sie auch in der Revision Klageabweisung. Sie stützt sich dabei im Wesentlichen auf zwei Punkte: Zum einen sei ihr kein grobes Verschulden vorzuwerfen, weswegen die Haftung auf den Wert der verdorbenen Ware beschränkt sei (§ 100 EBG). Zum anderen müsse sich die Beklagte das Verhalten des Verladepersonals nach § 94 Abs. 2 oder Abs. 3 lit. c EBG als (zumindest) gleichteiliges Mitverschulden anrechnen lassen.
2. Das Berufungsgericht hat zutreffend grobe Fahrlässigkeit der Beklagten angenommen (§ 102 EBG).
 - 2.1 Grobe Fahrlässigkeit liegt nach der Rechtsprechung vor, wenn eine Sorgfaltspflicht in außergewöhnlicher und auffällender Weise vernachlässigt wird und der Eintritt des Schadens dadurch als wahrscheinlich und nicht bloß als möglich voraussehbar ist (RIS-Justiz RS0030644,

RS0030477). Der Sorgfaltsverstoß muss auch subjektiv in besonderer Weise vorwerfbar sein (RIS-Justiz RS0030272, RS0031127).

Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit müssen auch im Transportrecht grundsätzlich vom Geschädigten behauptet und bewiesen werden. Die besondere frachtrechtliche Situation kann jedoch dazu führen, dass der Geschädigte mit dem Beweis von Umständen belastet wird, die in der Sphäre des Frachtführers liegen und die er ohne ausreichende Aufklärung nicht kennen kann. Den Frachtführer trifft in diesen Fällen nach Treu und Glauben eine Darlegungspflicht über seine Organisation zur Sicherung des übernommenen Gutes und über die im konkreten Fall getroffenen Maßnahmen (7 Ob 540/93 = SZ 66/89: RIS-Justiz RS0062591; zum Eisenbahnfrachtrecht Schütz in Straube, Kommentar zum HGB3, Anhang zu § 453 HGB, § 102 EBG Rz 2).

- 2.2 Im konkreten Fall hat die Klägerin von Anfang an grobe Fahrlässigkeit behauptet. Dafür sprechen gute Gründe: Der Beklagten war bekannt, dass Zucker transportiert werden sollte. Dass ein Lebensmitteltransport saubere Waggon erfordert, ist auch für einen Laien offenkundig. Dennoch wurden immer wieder verschmutzte Waggon bereitgestellt. Auch im konkreten Fall war der intensive Geruch erkennbar. Das lässt darauf schließen, dass die Beklagte den Zustand der Waggon nicht systematisch kontrolliert, sondern darauf vertraut, dass das Verladepersonal Verschmutzungen bemerkt. Ein solches Verhalten muss als auffallend sorglos qualifiziert werden; die Gefahr, dass ein Schaden eintreten kann, ist offenkundig. Die Beklagte hätte daher schon in erster Instanz darlegen müssen, weshalb ungeachtet dieser Umstände kein grob fahrlässiges Verhalten vorlag. Das wäre etwa der Fall, wenn zumindest vor erkennbar heiklen Transporten eine systematische Reinigung und Kontrolle erfolgte, die nur in Einzelfällen versagte. Dass solche an sich selbstverständliche Maßnahmen, wie in der Revision vertreten, katastrophale Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft hätten oder die Bahn zum ultimativen Defizitbetrieb machten, kann der Senat nicht nachvollziehen. Die Beklagte hat nicht dargelegt, welche Maßnahmen sie zur Vermeidung derartiger Vorfälle ergriffen hat. Vielmehr hat sie zunächst (trotz des Vermerks auf dem Frachtbrief) bestritten, überhaupt davon gewusst zu haben, dass Zucker transportiert werden sollte. Auch ihr Vorbringen in der Revision kann nicht über-

zeugen. Nach den Feststellungen des Erstgerichts können Zuckertransporte mit normalen Waggons durchgeführt werden, sie müssen nur ordentlich gereinigt sein. Der Beklagten wird also nicht vorgeworfen, keine besonderen Zuckerwaggons zu haben. Dass gewisse Zwischenfälle (wie auch jener mit dem lebenden Hund) nach dem Gesetz der Zahl unvermeidlich sind, mag zutreffen. Das ändert aber nichts daran, dass die Beklagte hätte darlegen müssen, was sie systematisch – zumindest vor heiklen Transporten - dagegen unternimmt. Das gilt insbesondere angesichts der neuerlichen Bereitstellung eines mit Phenol verunreinigten Waggons während des Prozesses.

2.3 ... (Hinweis auf einen Mangel des Berufungsverfahrens)

2.4 Da sich die grobe Fahrlässigkeit schon aus dem offenkundigen Fehlen einer systematischen Reinigung und Kontrolle vor heiklen Transporten ergibt, muss nicht entschieden werden, ob das Stellen eines evident untauglichen Waggons schon an sich als grob fahrlässig anzusehen ist (so im Ergebnis Koller, Transportrecht [5. Auflage 2004] § 435 HGB Rz 10; vgl. auch Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Art. 44 CIM Rz 8, und Ob II 139/27 = SZ 9/60: Grobes Verschulden liegt danach vor, wenn dem betreffenden Angestellten der Bahn der schadhafte Zustand des Wagens bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit hätte auffallen müssen und er trotzdem sich über die Bedenken, die gegen die Benutzung eines solchen Wagens bestehen, hinweggesetzt hätte).

2.5 Da die Beklagte grob fahrlässig gehandelt hat, kann sie sich nach § 102 EBG nicht auf die Beschränkung der Haftung auf den Wert des Transportguts (§ 100 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a EBG) berufen. Die Revision bleibt in diesem Punkt erfolglos.

3. Die Beklagte hat ein Mitverschulden der Klägerin eingewendet, da die Leute der Nebenintervenientin den Geruch hätten bemerken müssen. Das Berufungsgericht hat diesen Einwand aus zwei Gründen verworfen. Zum einen sei er schon durch die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten ausgeschlossen, zum anderen sei die Nebenintervenientin nicht Erfüllungsgehilfin der Klägerin. Beide Gründe können nicht überzeugen.

3.1 Nach § 102 EBG hat die Bahn dem Berechtigten bei grober Fahrlässigkeit den vollen nachgewiesenen Schaden zu ersetzen. Das Berufungsgericht leitet daraus unter Hinweis auf Artikel 29 CMR und § 438 HGB ab, dass auch der Mitverschuldenseinwand ausgeschlossen sei. Es trifft zwar zu, dass Artikel 29 CMR vom Obersten Gerichtshof dahin ausgelegt wird, dass sich der Frachtführer bei grober Fahrlässigkeit (auch) nicht auf Haftungsbefreiungsgründe, wie etwa ein Mitverschulden des Berechtigten, berufen kann (5 Ob 521/77 = SZ 50/43; 6 Ob 664/81 = SZ 55/20). Das ist aber in Artikel 29 CMR ausdrücklich so angeordnet. Dort heißt es nämlich, dass sich der Frachtführer bei dem Vorsatz gleichzuhaltendem Verschulden nicht auf die Bestimmungen dieses Kapitels berufen kann. Dazu gehören nicht nur die Haftungshöchstbeträge, sondern auch die Haftungsbefreiungsgründe nach Artikel 17 Abs. 2 und 4 CMR und die Verschuldensteilung nach Artikel 17 Abs. 5 CMR. Dennoch wird in der Literatur die Auffassung vertreten, dass der Mitverschuldenseinwand zumindest bei grobem Verschulden (auch) des Berechtigten dennoch möglich sei (Basedow in Münchener Kommentar zum HGB, Transportrecht, Art. 29 CMR Rz 33 mit weiteren Nachweisen).

§ 102 EBG enthält demgegenüber keinen ausdrücklichen Ausschluss der Haftungsbefreiungsgründe. Er kann daher durchaus auf den Wegfall der Höchstbeträge eingeschränkt werden. Das entspricht der Rechtslage im internationalen Eisenbahnfrachtrecht. Artikel 44 CIM in der Fassung des Protokolls 1990 ordnet (nur) an, dass bestimmte Vorschriften bei grobem Verschulden des Frachtführers nicht anzuwenden sind. Dazu gehören insbesondere die Haftungshöchstbeträge, nicht aber die Haftungsbefreiungen nach Artikel 36 § 2 und § 3 CIM, die jenen des § 94 Abs. 2 und 3 EBG im Wesentlichen entsprechen. Da das EBG grundsätzlich der Übernahme des internationalen Eisenbahnfrachtrechts dient (so die Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage, 436 Beilagennummer 17. GP 35), ist auch § 102 EBG in diesem Sinn zu verstehen. Zwar beruhte das EBG noch auf der CIM in der Fassung vor dem Protokoll 1990; auch in dieser Fassung ließ sich dem Artikel 44 aber schon entnehmen, dass er nur bestimmte Haftungsbeschränkungen erfasste. Die Änderung mit dem Protokoll 1990 brachte im Wesentlichen nur eine vollständige Gleichstellung von Vorsatz und -wenngleich nicht so bezeichneter - grober Fahrlässigkeit (Erläuternde Bemerkungen zur Regie-

rungsvorlage, 238 Beilagennummer 18. GP 13); eine Änderung von § 102 EBG, der von vornherein beide Verschuldensformen gleich behandelt hatte, wurde vom Gesetzgeber offenbar nicht als erforderlich angesehen.

Auch aus allgemeinen frachtrechtlichen Grundsätzen lässt sich nicht ableiten, dass die Berufung auf ein Mitverschulden des Berechtigten bei grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen wäre. Sogar die eindeutige Vorschrift des Artikels 29 CMR wird, wie dargestellt, auch anders ausgelegt; der vom Berufungsgericht zitierte § 438 HGB ist nicht einschlägig. Demgegenüber bezieht sich Artikel 25 des Warschauer Abkommens (WA, Lufttransport) ähnlich dem Artikel 44 CIM nur auf Haftungshöchstsummen; Haftungsbefreiungsgründe, insbesondere ein Mitverschulden des Berechtigten (Art. 21 WA), werden vom groben Verschulden des Luftfrachtführers nicht berührt. Auch § 430 Abs. 3 HGB erfasst nur die Haftungshöchstbeträge (vgl. Schütz am angegebenen Ort, § 430 HGB Rz 22).

Die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten schließt daher den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus.

- 3.2 Die Frage, ob die Absenderin (Nebenintervenientin) als Erfüllungsgehilfin der Empfängerin (Klägerin) angesehen werden kann, ist falsch gestellt. Das Berufungsgericht hat richtig erkannt, dass der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten Dritter ist (Schütz am angegebenen Ort § 425 HGB Rz 26 mit weiteren Nachweisen; speziell zum Eisenbahnfrachtvertrag Mutz in Münchener Kommentar zum HGB, Transportrecht, Art. 11 CIM Rz 1). Vertragspartner sind der Absender und der Frachtführer (RIS-Justiz RS0116125, RS0106763), begünstigter Dritter ist der Empfänger (4 Ob 525/78; 6 Ob 664/81 = SZ 55/20; für Vertrag [nur] mit Schutzwirkung zugunsten des Empfängers 1 Ob 603/95 = wbl 1996, 410 [dazu kritisch Jesser-Huss, *ecolex* 2000, 22]).

Wer Absender ist, ergibt sich im Allgemeinen aus dem Frachtbrief, diese Vermutung kann aber im Prozess widerlegt werden (3 Ob 257/03w = *ecolex* 2005, 372). Im vorliegenden Fall wurden die Waggons von einem Mitarbeiter der Nebenintervenientin bestellt, die Nebenintervenientin scheint auch im Frachtbrief als Absenderin auf. Damit ist der Vertrag zwischen ihr und der Beklagten zustande gekommen, die Klägerin ist begünstigte Dritte.

In solchen Fällen kann der Schuldner gegenüber dem Dritten aber ganz allgemein ein Mitverschulden seines unmittelbaren Vertragspartners einwenden. Denn der Dritte kann keinesfalls besser stehen als jene Person, von der er seine Rechte ableitet. Das wurde ausdrücklich zum Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter ausgesprochen (1 Ob 580/94 = ÖBA 1995, 314; RIS-Justiz RS0013961, zuletzt etwa 8 Ob 42/05t); umso mehr muss es nach § 882 Abs. 2 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) für Verträge zugunsten Dritter gelten (vgl. 1 Ob 580/94). Die vom Berufungsgericht für seine gegenteilige Auffassung zitierte Entscheidung (6 Ob 215/02i = RdW 2003, 83) betraf nicht einen solchen Fall, sondern (umgekehrt) das Entstehenmüssen des Vertragspartners (Absenders) für das Verhalten des Dritten (Empfängers).

Dieses Ergebnis folgt auch aus dem Wortlaut von § 94 Abs. 2 EBG. Demnach führt ein Verschulden des Berechtigten zur Befreiung von der Haftung. Das entspricht Artikel 36 § 2 CIM. Dort wird der Hinweis auf den Berechtigten als Bezugnahme auf die Verfügungsberechtigung über das Frachtgut verstanden (Csoklich, Einführung in das Transportrecht [1990] 213; Mutz am angegebenen Ort Art. 36 CIM Rz 8; Koller am angegebenen Ort Art. 36 CIM Rz 5, alle mit weiteren Nachweisen). Die Verfügungsberechtigung lag aber bei der Absendung und auch danach unstrittig bei der Nebenintervenientin (§ 79 EBG). Die Beklagte kann sich daher nach § 94 Abs. 2 EBG auf ein Verschulden der Berechtigten (des Verladepersonals) berufen. Ob sie daneben auch den bevorrechteten Haftungsbefreiungsgrund des § 94 Abs. 3 lit. c EBG in Anspruch nehmen könnte (dagegen für Art. 36 CIM etwa Koller am angegebenen Ort Rz 11), ist irrelevant. Auf die damit verbundene besondere Kausalitätsvermutung des § 95 Abs. 2 EBG kommt es nämlich nicht an. Dass der Schaden nicht eingetreten wäre, wenn das Verladepersonal richtig auf die erkennbare Verschmutzung reagiert (d.h. den Waggon zurückgewiesen) hätte, ist offenkundig.

- 3.3 Wurde der Schaden - wie hier - durch ein Verschulden sowohl des Berechtigten als auch des Frachtführers verursacht, kommt die Mitverschuldensregelung des § 1304 ABGB zur Anwendung. Das ergibt sich zwar nicht unmittelbar aus dem Wortlaut von § 94 Abs. 2 EBG, folgt aber aus der völlig herrschenden Lehre zur entsprechenden Bestimmung in Artikel 36 § 2

CIM (Mutz am angegebenen Ort Rz 8, Koller am angegebenen Ort Rz 5, beide mit weiteren Nachweisen). Für Befreiungsgründe nach § 94 Abs. 3 EBG ergibt sich diese Rechtsfolge sogar ausdrücklich aus § 95 Abs 2 EBG: Der Berechtigte hat demnach das Recht nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer der in § 94 Abs. 3 genannten Gefahren entstanden ist. Wenn die Mitverursachung schon bei den bevorrechteten Befreiungsgründen relevant sein kann, so muss das umso mehr bei Inanspruchnahme von § 94 Abs. 2 EBG bei einem (die Mitverursachung implizierenden) Mitverschulden des Berechtigten gelten. Es gibt keinen Grund, im Eisenbahnfrachtrecht vom allgemeinen Grundsatz des § 1304 ABGB abzugehen, wonach ein (massives) Fehlverhalten des Geschädigten auch bei grobem Verschulden des Schädigers relevant sein kann. Nur Vorsatz schließt den Mitverschuldens einwand in der Regel aus (RIS-Justiz RS0016291).

An dieser Rechtslage änderte auch die vom Berufungsgericht erwogene analoge Anwendung von Artikel 17 Abs. 3 CMR nichts. Nach dieser Bestimmung kann sich der Frachtführer zwar nicht auf Mängel des Fahrzeugs berufen. Ein Mitverschulden des Berechtigten wäre aber dennoch zu berücksichtigen (Koller am angegebenen Ort Art. 17 CMR Rz 34; vgl. 3 Ob 2006/96p = SZ 69/34).

- 3.4 Die Mitverschuldensquote wurde vom Erstgericht richtig beurteilt. Der groben Nachlässigkeit der Beklagten steht eine ebenso massive Sorglosigkeit des Verladepersonals gegenüber. Dass in einen erkennbar intensiv riechenden (stinkenden) Waggon kein Zucker verladen werden darf, liegt auch für einen Laien auf der Hand. Die Nichtbeachtung dieser Selbstverständlichkeit bei der konkreten Tätigkeit wiegt durchaus gleich schwer wie die offenkundigen Organisationsmängel der Beklagten.
4. Die Beklagte haftet somit für die Hälfte des der Höhe nach unstrittigen Schadens. Aus diesem Grund war das Urteil des Erstgerichts wiederherzustellen.

...

(Veröffentlicht durch das Bundeskanzleramt Österreich im Internet (<http://ris.bka.gv.at>))

Bücherschau

Allégret Marc, Taïana Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Verkehr, Heft 635 (1,2009 – Aktualisierungsstand 1.11.2008)

Im Heft 635 untersuchen die Autoren im Einzelnen die allgemeinen Haftungsgrundsätze der SNCF im Rahmen des Vertrags über die Beförderung von Gütern im (französischen) Eisenbahnbinnenverkehr.

Hierzu ist es wichtig daran zu erinnern, dass seit Juni 2005 die neuen Geschäftsbedingungen von Fret-SNCF die ER CIM zur Regelung der französischen Binnentransporte vertraglich übernommen haben (s. hierzu Zeitschrift 1/2007, S. 13). Nur einige Bestimmungen des französischen Rechtes bleiben anwendbar. Diese Einschränkungen bei der CIM-Anwendung beziehen sich auf: die Haftung des Beförderers bei Verlust und Beschädigung, das Vorbehaltserfordernis bei der Ablieferung, das gerichtliche Gutachten und den Verkauf der Güter sowie die Verjährung der Ansprüche auf Grund des Beförderungsvertrags.

Da diese Einschränkungen die Haftung des Beförderers für Verspätung nicht betreffen, ist diese nicht im Hinblick auf das nationale Recht, sondern im Hinblick auf die CIM zu bewerten.

Das Heft ist in fünf Teile gegliedert, welche sich jeweils mit dem Haftungssystem der SNCF, der Vertragshaftung, der Erfolgspflicht, der Haftungsvermutung, den Haftungsgründen und der Sorgfaltspflicht gegenüber den Gütern befassen.

Wie üblich finden Literatur, Rechtsprechung und praktische Betrachtungen ihren angemessenen Platz in den einzelnen Teilen, welchen Stichwörter, ein analytisches Inhaltsverzeichnis und ein alphabetischer Index vorangehen.

Tiefgründigkeit und Relevanz der Analyse, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit prägen einmal mehr diese Veröffentlichung, welche von einem der besten Sachverständigen auf dem Gebiet des sowohl nationalen, als auch internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts mitunterzeichnet ist. Aus all diesen Vorzügen entsteht ein unumgängliches Werkzeug für all diejenigen, die auf dem Gebiet des Rechts tätig sind.

(Übersetzung)

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, ISBN 3 503 05904 0, Ergänzungslieferung 1/09, Stand Juli 2009, 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. Texte internationaler Konventionen, die auf Beförderungen von Gütern anwendbar sind, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln im internationalen Verkehr durchgeführt werden, sind ebenfalls enthalten.

Mit der Lieferung 1/09 wird der Textteil um aktuelle Klauselwerke zur Paket- und Schwergutbeförderung sowie Selbsteinlagerung erweitert bzw. aktualisiert. Zudem werden erstmals die von der FIATA, der weltweiten Spediteurorganisation, empfohlenen Bedingungen und Dokumente, insbesondere das FIATA-FBL, als bedeutendes Dokument des internationalen Handelsverkehrs abgedruckt¹.

Der Kommentarteil beschränkt sich nicht nur auf die maßgeblichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs. Allmählich werden auch Kommentare betreffend sonstige Regelungen aufgenommen. Der größte Teil der Lieferung 1/09 enthält Erläuterungen zu den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen mit ihren für die Speditionspraxis wichtigen Haftungsklauseln. Die Erläuterungen werden anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis illustriert.

Ferner wird die Kommentierung des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) mit Erläuterungen zu den Artikeln 34 bis 51 vervollständigt. Darunter sind auch die Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer. Im Gegensatz zum Eisenbahnbereich kommen diese im Straßenverkehr jedoch nur ausnahmsweise zur Anwendung.

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts und der damit verbundenen Rechtsgebiete einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber entstanden ist, der viele wichtige Fragen beantwortet.

Mit der steigenden Globalisierung und dem zunehmenden Wettbewerbsdruck wird es immer wichtiger, die Vertragsgrundlagen und die Rechtsbeziehungen im Fracht-, Speditions- und Lagerrecht gut zu kennen. Dieses Handbuch erschließt alle wichtigen Quellen und Informationen zur aktuellen Rechtslage. Es richtet sich als Arbeitsbehelf an alle mit diesen Rechtsbereichen befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen und Verbänden.

¹ FIATA Combined Transport Bill of Lading, d.h. FIATA-Konnossement des kombinierten Transports ist ein vereinheitlichtes Transportdokument, das vom Spediteur benutzt wird und sowohl für den unimodalen als auch für den multimodalen Transport (gebrochener Güterverkehr) Verwendung findet. Mit seiner Ausstellung verpflichtet sich der Spediteur zur Auslieferung der im Dokument beschriebenen Ware am ebenfalls im Dokument benannten Bestimmungsort. Am häufigsten wird das FBL als reines Seekonnossement ausgestellt.