



Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**1/2010**

118. Jahrgang • Januar - März

## Inhaltsverzeichnis

### Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

#### Beitritt zur OTIF

Jordanien, S. 1

### Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

#### Revision des COTIF

##### COTIF (Grundübereinkommen)

Textänderungen, S. 2

Erläuternde Bemerkungen, S. 2

##### ER CIM

Redaktionelle Anpassung des englischen Textes, S. 4

##### ER CUI

Textänderungen, S. 4

Erläuternde Bemerkungen, S. 6

#### Veröffentlichungen und interessante Links, S. 10

### Beförderung gefährlicher Güter

#### Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Bern, 22.-26.3.2010, S. 11

### Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

#### Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Diskussionsforum über Sicherung im Binnenverkehr – Genf,  
28./29.1.2010 – S. 16

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 23.-25.2.2010, – S. 16

#### Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Zweite vorbereitende Konferenz für das 18. Wirtschafts- und  
Umweltforum der OSZE - Minsk, 15./16.3.2010 – S. 17

### Weitere Tätigkeiten

#### Konferenz „EurasiaRail 2010“

Istanbul, 9.-11. 2.2010, S. 17

### Rechtssprechung

Cour d'Appel de Versailles - Urteil vom 2.7.2009 - Beschädigung  
des Gutes wegen Nichteinhaltung der garantierten Lieferfrist  
(Landesrecht), S. 18

### Bücherschau

**Allégret, Marc, Taïana, Philippe**, Transport ferroviaire interne  
(Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport,  
Heft 636 (5, 2009 – Aktualisierung vom 1.9.2009), S. 22

**Filthaut, Werner**, Haftpflichtgesetz, Becksche Kurzkommentare,  
8., völlig neu bearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München  
2010, 645 Seiten, S. 23

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

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)  
Gryphenhübelweg 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

# 1/2010

118. Jahrgang – Januar - März

## **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 zur OTIF**

##### **Jordanien**

Am 4. Februar 2010 hat die Regierung des Haschemitischen Königreichs Jordanien einen Antrag auf Beitritt zur OTIF als assoziiertes Mitglied gestellt. Auf das Beitrittsverfahren findet Artikel 37 §§ 2 bis 5 COTIF entsprechende Anwendung. Der Generalsekretär hat als Depositär des Übereinkommens den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 12. Februar 2010 zur Kenntnis gebracht.

Der Beitrittsantrag ist drei Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 12. Mai 2010, 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

### **Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF**

#### **Revision des COTIF**

Der Generalsekretär teilte am 21. Dezember 2009 die Änderungen zu den Artikeln 9 und 27 des COTIF und zu den Anhängen B (CIM), E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF mit, welche vom Revisionsausschuss (s. Zeitschrift 2/2009, S. 16) angenommen und von der Generalversammlung (s. Zeitschrift 3/2009, S. 35-37) genehmigt worden waren.

Diese Änderungen werden gemäss Artikel 35 §§ 2 und 3 COTIF am 1. Dezember 2010 in Kraft treten.

Die Änderungen zum COTIF, zu den ER CIM und CUI sowie die erläuternden Bemerkungen zu diesen Änderungen sind nachfolgend veröffentlicht. Die Änderungen zu den ER APTU und ATMF werden in einem der nächsten Hefte der Zeitschrift veröffentlicht.  
(Übersetzung)

## **Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**

### **Textänderungen**

#### **Titel II Gemeinsame Bestimmungen**

##### **Artikel 9 Rechnungseinheit**

1. § 4 ist zu streichen.
2. §§ 5 und 6 werden zu §§ 4 und 5.
3. § 4 (ehemaliger § 5) lautet wie folgt:

„§ 4

Immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Mitgliedstaaten ihre Berechnungsmethode gemäß § 3 dem Generalsekretär mit. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.“

#### **Titel IV Finanzen**

##### **Artikel 27 Rechnungsprüfung**

1. §§ 3, 5, 6, 8 und 10 werden gestrichen.
2. § 4 wird zu § 3.
3. § 7 wird zu § 4.
4. § 9 wird zu § 5.

#### **Erläuternde Bemerkungen**

##### **BEM:**

In diesen Erläuternden Bemerkungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und

- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 § 2 und § 4 Buchst. a) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

1. Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. a) des Übereinkommens ist der Revisionsausschuss für die Beschlussfassung über Anträge zur Änderung von Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 10 des Übereinkommens zuständig. Um die Entwicklungen in Bezug auf den Gebrauch des Goldfrankens und die Rolle des Internationalen Währungsfonds (IWF) zu berücksichtigen und den Gesuchen des Rechnungsprüfers nachzukommen, sah sich der Generalsekretär seit einiger Zeit gezwungen, dem Revisionsausschuss Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen beider Artikel vorzuschlagen. Allerdings wurden solche Vorschläge aus Kostengründen aufgeschoben, bis weitere bedeutende Änderungen die Einberufung einer Sitzung des Revisionsausschusses rechtfertigen. Dies ist mit dem laufenden Revisionsprozess der Fall, der stattfinden muss, um Probleme der Inkompatibilität der Bestimmungen in den Anhängen E, F und G zum Übereinkommen mit der Gesetzgebung der EG zu lösen, für deren Änderung weitgehend der Revisionsausschuss zuständig ist.
2. Der Revisionsausschuss nahm in seiner 24. Tagung die Änderungen des Artikels 9 mit den einschlägigen Erläuternden Bemerkungen, wie sie vom Generalsekretär vorgeschlagen worden waren, an. In Bezug auf Artikel 27 folgte der Revisionsausschuss nicht dem ursprünglichen Vorschlag des Generalsekretärs, die §§ 3 bis 10 dieses Artikels zu streichen und deren Gesamthalt in die Finanz- und Buchführungsordnung zu integrieren, sondern beschloss, die §§ 4, 7 und 9 des Artikels 27 wegen ihrer grundlegenden

Bedeutung im Übereinkommen beizubehalten. Auf der anderen Seite wurde beschlossen, die §§ 3, 5, 6, 8 und 10 des Artikels 27 zu streichen und dementsprechend eine neue Nummerierung vorzunehmen.

3. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionelle Anpassung der in Artikel 14 § 6 und Artikel 33 § 4 a) des Übereinkommens enthaltenen Verweisungen auf „Artikel 27 §§ 2 bis 5“. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

### Insbesondere

## Titel II Gemeinsame Bestimmungen

### Artikel 9 Rechnungseinheit

1. §§ 4 und 5 beziehen sich auf die Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied des IWF sind.
2. Heutzutage ist der IWF eine globale Organisation<sup>1</sup> mit 185 Mitgliedern, die außer Liechtenstein und Monaco alle Mitgliedstaaten der OTIF umfasst.
3. Allerdings sind Währungen von IWF-Mitgliedstaaten für Liechtenstein und Monaco gültig. Dies bedeutet, dass sich § 4, der sich auf einen Mitgliedstaat der OTIF bezieht, der nicht Mitglied des IWF ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung von § 2, das heißt die Berechnung des Wertes seiner Landeswährung in Bezug auf das Sonderziehungsrecht gemäß der vom IWF angewandten Bewertungsmethode nicht gestattet,

weder auf Liechtenstein noch auf Monaco bezieht.

4. Daher bezieht sich § 4 offensichtlich auf keinen derzeitigen oder künftigen Mitgliedstaat der OTIF und ist somit hinfällig geworden.
5. § 5, der zu § 4 werden wird, kann umformuliert werden, um den Verweis auf die abgelaufene Frist, die zu Beginn aufgeführt ist, und den Verweis auf den ehemaligen § 4 aufzuheben.

## Titel IV Finanzen

### Artikel 27 Rechnungsprüfung

1. Im Rahmen der Bestimmungen in § 1, der in die Zuständigkeit der Generalversammlung fällt, unterliegt die Durchführung der Rechnungsprüfung
  - den Regeln in den §§ 2 bis 10, die gemäß Artikel 33 § 4 in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses fallen,
  - besonderen Weisungen des Verwaltungsausschusses und
  - der Finanz- und Buchführungsordnung sowie
  - den für die Tätigkeiten des Rechnungsprüfers maßgeblichen Rechtsvorschriften des Sitzstaates.
2. Da der Rechnungsprüfer alle genannten Bestimmungen in gleicher Weise zu befolgen hat, dürfen sich diese nicht widersprechen.
3. Im § 2 geht es grundsätzlich um die Aufgaben und Tätigkeiten, wobei ein häufiger Anpassungsbedarf an Erfordernisse des Verwaltungsausschusses bzw. des Sitzstaates kaum zu erwarten ist.
4. §§ 3, 5, 6, 8 und 10 werden gestrichen, weil sie Bestimmungen über die fachliche Durchführung der Rechnungsprüfung enthalten, für die sich möglicherweise Anpassungsbedarf ergibt, ohne jedoch eine aufwendige Befassung des Revisionsausschusses zu rechtfertigen. Vielmehr sollten diese Bestimmungen in die Finanz- und Buchführungsordnung integriert und somit der

<sup>1</sup> siehe <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.htm>

unmittelbaren Kontrolle durch den Verwaltungsausschuss unterstellt werden, der in der Regel zweimal jährlich, jedenfalls aber wesentlich häufiger als der Revisionsausschuss zusammentritt. Der sich aus Artikel 35 § 2 des Übereinkommens für das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Streichung und somit für die entsprechende Ergänzung der Finanz- und Buchführungsordnung ergebende Zeitraum von rund einem Jahr erscheint ausreichend.

5. Die neuen §§ 3 bis 5 enthalten die Bestimmungen der ehemaligen §§ 4, 7 und 9 des Artikels 27, welche aufgrund ihrer grundlegenden Bedeutung im Übereinkommen beibehalten werden.
6. Infolge der Streichungen und der neuen Nummerierung im Artikel 27 wird dieser Artikel die §§ 6 bis 10 nicht mehr enthalten, was die Verweise in den Artikeln 14 § 6 und 33 § 4 Buchstabe a) des Übereinkommens, für welche die Generalversammlung zuständig ist, teilweise gegenstandslos macht.

**Einheitliche Rechtsvorschriften  
für den Vertrag über die internationale  
Eisenbahnbeförderung von Gütern**

**(CIM - Anhang B zum Übereinkommen)**

**BEM :**

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchstabe c) des Übereinkommens konnte der Revisionsausschuss über folgende Artikel entscheiden.

**Redaktionelle Anpassung des englischen Textes:**

**Article 3  
Definitions**

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a ~~subsequent~~ successive carrier who is liable on the basis of this contract;

**Grund :** Harmonisierung der Terminologie mit den Artikeln 26 und 49 § 2.

**Article 6  
Contract of carriage**

- § 7 In the case of carriage which enters takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

**Grund :** redaktionelle Angleichung an die französische und deutsche Version.

**Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag  
über die Nutzung der Infrastruktur im  
internationalen Eisenbahnverkehr**

**(CUI - Anhang E zum Übereinkommen)**

**Textänderungen**

**Titel I  
Allgemeines**

**Artikel 3  
Begriffsbestimmungen**

*Buchstaben b), c), f) und g) wie folgt ändern:*

*(Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck)*

- b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt;
- c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;
- f) „Betriebsgenehmigung“ die Berechtigung, die einem Eisenbahnunternehmen durch einen Staat nach den Gesetzen und Vorschriften, die in diesem Staat gelten,

erteilt wird, wodurch seine Fähigkeit als Beförderer anerkannt ist;

- g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers
- die interne Organisation des Unternehmens sowie
  - das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

## **Titel II Nutzungsvertrag**

### **Artikel 5 Inhalt und Form**

*§§ 1 und 2 wie folgt ändern:*

#### § 1

Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

#### § 2

Der Vertrag regelt die zur Festlegung der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung notwendigen Einzelheiten.

*Nach Artikel 5 einen neuen Artikel 5bis einfügen, der wie folgt lautet:*

### **„Artikel 5bis Unberührtes Recht**

- § 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, einschließ-

lich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Gemeinschaft.

- § 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler, mit der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

- § 3 Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 betreffen insbesondere:

- die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen,
- die Erteilung von Betriebsgenehmigungen,
- die Sicherheitsbescheinigung,
- die Versicherung,
- die Erhebung von leistungsabhängigen Entgelten, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und um die Leistung des Eisenbahnnetzes zu verbessern,
- Entschädigungsmaßnahmen zugunsten von Kunden und
- die Beilegung von Streitigkeiten.“

### **Artikel 6 Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers**

*§ 1 – redaktionelle Änderung betrifft nur den englischen Text.*

### **Artikel 7 Dauer des Vertrages**

*§ 1 streichen, §§ 2 bis 6 entsprechend unnummerieren und die Überschrift wie folgt ändern: „Beendigung des Vertrages“.*

### Erläuternde Bemerkungen

#### BEM:

In diesen Erläuternden Bemerkungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 § 2 und § 4 Buchst. e) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

#### Allgemeine Bemerkungen

1. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. und 8. Tagung gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem Gemeinschaftsrecht und dem COTIF sehen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge zum COTIF, mit Ausnahme der Anhänge F und G, auf entsprechender Ebene zu behandeln sind, damit praktische Lösungen gefunden werden können, die zur Einrichtung entsprechender Arbeitsgruppen führen könnten.
2. Gemäß diesen Beschlüssen und durch die Initiative der Gruppe „Landverkehr“ des Rates, die am 12. Dezember 2007 getagt hat, wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe für den Anhang E (CUI) eingesetzt (die Arbeitsgruppe, nachstehend „CUI-Gruppe“ genannt, umfasste Vertreter der Europäischen Kommission, des OTIF-Sekretariats und juristische Sachverständige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und der Schweiz),

um zunächst die jeweiligen Rechtsordnungen zu prüfen und die Bereiche zu identifizieren, die Schwierigkeiten bereiten könnten, und anschließend praktische Lösungen vorzuschlagen.

3. Im Rahmen mehrerer Tagungen hat die CUI-Gruppe strittige Inkompatibilitätsbereiche zwischen dem EU-Recht und den CUI identifiziert und erörtert und einige Änderungsvorschläge betreffend die CUI beschlossen, um nicht nur solche Bereiche zu bereinigen, sondern auch bestimmte Teile der CUI zu klären, die teilweise rechtliche Schwierigkeiten zwischen den beiden Rechtsordnungen bereitet haben. Diese Änderungen und Klarstellungen betreffen
  - den Anwendungsbereich,
  - die Begriffsbestimmungen „Betreiber“, „Beförderer“, „Betriebsgenehmigung“ und „Sicherheitszertifikat“,
  - die Bestimmungen über den Nutzungsvertrag,
  - die besonderen Pflichten der Beförderer und der Betreiber,
  - die Haftung für Schäden, die durch Verspätung/Betriebsstörung entstehen,
  - die Schlichtungsverfahren.
4. Das Hauptziel der von der CUI-Gruppe vorgeschlagenen Änderungen war es, den Entwicklungen in der Gesetzgebung der EG Rechnung zu tragen, einschließlich der Instrumente, die zum Zeitpunkt der Annahme der CUI noch nicht in Kraft getreten waren, wie z.B. die Richtlinien 2001/14/EG, 2004/49/EG und 2004/51/EG, sowie die Verordnung EG/1371/2007.
5. In diesen Erläuternden Bemerkungen wird auch darauf hingewiesen, dass die internationalen Eisenbahnbeförderungen aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten in die EU zusätzlich zu jeder bestehenden Verpflichtung gemäß COTIF dem EG-Recht unterstellt sind. Die Bemerkungen sind so formuliert, dass sie als „ergänzende Auslegungsmittel“ im Sinne von Artikel 32 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom Jahr 1969 zu betrachten sind. Sie sollen auch dazu dienen, die Bereiche der Rechtsunklarheit oder -unsicherheit hervorzuheben, die durch das Bestehen zweier, sich in

gewisser Hinsicht überschneidenden getrennten Rechtssysteme entstehen, und machen daher die Akteure auf die Rechtsvorschriften der EG aufmerksam.

6. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EG, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
7. Der Revisionsausschuss folgte weitgehend den Anregungen der CUI-Gruppe. Die Formulierung der Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ wurde jedoch geändert, um sie an die Bedeutung dieses Begriffs im Gemeinschaftsrecht besser anzupassen, und in Artikel 5bis (Unberührtes Recht) wurde zwischen den Haftungsbestimmungen der Artikel 8 und 9 der CUI, in denen nur das Gemeinschaftsrecht unberührt bleibt, aber nicht das nationale Recht, und den Bestimmungen anderer Artikel, in denen das nationale Recht auch unberührt ist, unterschieden (für die Einzelheiten siehe die entsprechenden Erläuternden Bemerkungen).
8. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die Erläuternden Bemerkungen zu den Artikeln 1, 4, 8 und 9 CUI. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

## **Im Einzelnen**

### **Titel I Allgemeines**

#### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

1. Gemäß Artikel 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahn-

beförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

- a) In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln, und
  - b) Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zum Artikel 1 CIM.
  - c) Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Infrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der CUI ohne Belang.
  - d) Die CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Infrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnunternehmen Zugang zu der Infrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.
2. Der Ausdruck „zum Zwecke“ (der Durchführung internationaler Beförderungen CIV/CIM) in § 1 macht deutlich, dass allein der Zweck der Nutzung maßgebend ist. Es heißt also nicht etwa „während der Durchführung“ der internationalen Eisenbahnbeförderungen. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z.B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einer nachfolgenden oder vorangehenden Beförderung nach CIV oder CIM verbunden sind.
  3. Während sich die ER CIV/CIM auf die Durchführung der Beförderung auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags beziehen, die jeden einzel-

nen Reisenden und jede einzelne Gütersendung betrifft, betrifft die Nutzung der Infrastruktur üblicherweise die Beförderung von Zügen mit mehreren Reisenden und Sendungen. Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Vertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Vertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die CIM nicht gelten.

4. Was Ansprüche betreffend indirekte Schäden anbelangt, z.B. gemäß Artikel 8 § 1 Buchstabe c) CUI, hat der Beförderer
  - a) hinsichtlich der Reisenden mit nationalen Beförderungsausweisen, die eine Entschädigung vom Beförderer nach nationalem Recht erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber nach nationalem Recht, und
  - b) hinsichtlich der Reisenden mit CIV-Beförderungsausweisen, die eine Entschädigung vom Beförderer gemäß CIV erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß CUI.
5. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Entschädigungsansprüche in Bezug auf Güter gelten.
6. Es gibt jedoch unterschiedliche Meinungen über den Anwendungsbereich der CUI im Falle direkter Schäden. Der Anwendungsbereich der CUI im Falle direkter Schäden dürfte in jedem einzelnen Fall eine zusätzliche Abklärung erfordern.
7. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Anwendungsbereich der CUI sich jedenfalls mit dem des entsprechenden EG-Rechts oder des entsprechenden nationalen Rechts überschneidet, wurden die Bestimmungen mehrerer anderer Artikel der CUI, wo ein Missverständnis hinsichtlich eines solchen Rechts entstehen könnte, entsprechend geändert und in die Erläuternden Bemerkungen zusätzliche Hinweise aufgenommen.

### Artikel 3 Begriffsbestimmungen

1. Die Ausweitung der Begriffsbestimmung „Betreiber“ in Buchstabe b) macht deutlich, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.
2. Die Ausweitung der Begriffsbestimmung „Beförderer“ in Buchstabe c) macht deutlich, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EG den EG-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft.
3. Die geänderte Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ in Buchstabe f) ist der Begriffsbestimmung im EG-Recht besser angepasst (siehe Richtlinie 95/18/EG). Auch ist es nun präzisiert, dass die Betriebsgenehmigung durch einen Staat erteilt werden muss. Weiters wird festgelegt, dass hinsichtlich der entsprechenden Genehmigung das Recht des Staates gilt, in dem diese erteilt wird. Ist dieses Recht dasjenige der EG oder entsprechendes nationales Recht, so müssen die entsprechenden Bedingungen, insbesondere die Anforderungen betreffend die Erteilung der Betriebsgenehmigung und das Sicherheitszertifikat, erfüllt werden, s. auch die Bemerkungen zu Buchstaben c) und g).
4. Die Formulierung der Begriffsbestimmung „Sicherheitszertifikat“ in Buchstabe g) wurde der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen ist es schon aus der bestehenden Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die Infrastruktur liegt, einschließlich des geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Infrastruktur liegt.

## **Artikel 4 Zwingendes Recht**

Im Rahmen dieses Artikels bezieht sich der Begriff „Vereinbarung“ nicht auf Anforderungen, die anderswo als im CUI-Vertrag festgelegt sind. Er bezieht sich nicht auf eine Rechtsvorschrift, die in der EU, ihren Mitgliedstaaten oder jedem anderen Staat gilt. Hinsichtlich der potenziellen Widersprüche zwischen den CUI-Bestimmungen betreffend den Vertrag selbst und insbesondere dem EG-Recht s. Bemerkungen zu Artikel 5.

## **Titel II Nutzungsvertrag**

### **Artikel 5 Inhalt und Form**

1. In seiner geänderten Fassung bezieht sich § 1 nicht nur auf den Beförderer, sondern auch auf andere Personen, die einen Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur schließen dürfen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass gemäß dem Recht der EG nicht nur ein Beförderer, sondern auch ein nach Artikel 16.1 der Richtlinie 2001/14/EG befugter „Antragsteller“ (z.B. eine für den öffentlichen Verkehr zuständige Behörde, ein Spediteur, ein Kombiverkehrsunternehmen oder ein Verloader), der nicht gleichzeitig ein Beförderer ist, eine Vereinbarung zur Nutzung der Infrastruktur mit dem Infrastrukturbetreiber schließen darf.
2. In Artikel § 2 werden die Angaben nicht mehr aufgeführt, die in der Regel in einem Vertrag erscheinen, um sicherzustellen, dass dort, wo solche Angaben bereits im geltenden Recht des Staates geregelt sind, in dem die Infrastruktur liegt, und insbesondere im Recht eines EU-Mitgliedstaates, die Bestimmungen mit diesen Angaben nicht vervielfältigt werden. Stattdessen wird nunmehr vorgeschlagen, dass der Vertrag sämtliche Angaben enthalten muss, die für die Vertragsparteien notwendig sind, damit sie die administrativen, technischen und finanziellen Nutzungsbedingungen vollumfänglich festlegen können, wie z.B. die Beschreibung der zu benutzenden Infrastruktur, die Geltungsdauer des Vertrags und die Nutzungsentgelte. Was die Einschränkungen anbelangt, die hinsichtlich der verschiedenen Inhalte des Vertrages gemäß dem Recht des Staates gelten würden, in dem die Infrastruktur liegt, s. Bemerkungen zu Artikel 5bis.

## **Artikel 5bis Unberührtes Recht**

1. § 1 legt Pflichten fest, die auf Bestimmungen betreffend insbesondere die in § 3 aufgeführten Bereichen basieren und unberührt bleiben. Diese Bestimmungen sind im Gemeinschaftsrecht enthalten, können aber auch im nationalen Recht der OTIF-Mitgliedstaaten, die das Gemeinschaftsrecht nicht anwenden, enthalten sein. Solche Pflichten sind von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllen und werden durch die CUI-Bestimmungen, die in der Einleitung zu § 1 aufgeführt sind, nicht aufgehoben.
2. § 2 hat den gleichen Zweck wie § 1. Die von den CUI-Bestimmungen betreffend die Haftung, die in der Einleitung zu § 2 aufgeführt sind, unberührten Pflichten sind jedoch einzig und allein diejenigen, die in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das EG-Recht aufgrund internationaler, mit der EG abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllen sind; sie betreffen also nicht das nationale Recht eines OTIF-Mitgliedstaates, der das EG-Recht nicht anwendet.
3. § 3 enthält eine demonstrative Aufzählung von Bereichen, auf die sich die in §§ 1 und 2 festgelegten Pflichten beziehen. In diesem Sinne
  - a) ist der erste Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in den Artikeln 5 und 7 angesprochenen Fragen, d.h. in Bezug auf die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen (s. Richtlinie 2001/14/EG),
  - b) sind der zweite und dritte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 §§ 1 und 2 angesprochenen Fragen, d.h. die Erteilung von Betriebsgenehmigungen (s. Richtlinie 95/18/EG) und die Sicherheitszertifikate (s. Richtlinie 2004/49/EG),
  - c) ist der vierte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 § 3 angesprochene Frage, d.h. die Versicherung (s. Richtlinie 95/18/EG),
  - d) sind der fünfte und sechste Aufzählungsstrich, d.h. Leistungsregime, wichtig im

Hinblick auf die in Artikeln 8 § 4 und 9 § 4 angesprochenen Fragen, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und die Leistungen des Eisenbahnnetzes (s. Richtlinie 2001/14/EG) sowie die Entschädigungen zu Gunsten der Kunden zu verbessern (s. Richtlinie 2001/14/EG und Regelung EG/1371/2007), und

- e) ist der siebte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 22 angesprochene Frage, d.h. die Beilegung von Streitigkeiten (s. Richtlinie 2001/14/EG und Artikel 292 des EG-Vertrages).

### **Artikel 6 Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers**

Die Formulierung des Artikels 6 § 1 (englische Fassung) wurde geringfügig geändert. Die in diesem Artikel angesprochenen Fragen, wonach dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind, werden im zweiten, dritten und vierten Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt.

### **Artikel 7 Beendigung des Vertrages**

Artikel 7 § 1 wird gestrichen und die Überschrift dem Inhalt der verbleibenden Bestimmungen angepasst. Diese Änderung berücksichtigt die Tatsache, dass dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, die Dauer des Nutzungsvertrages stets eingeschränkt ist, und zwar auf die Dauer einer Netzfahrplanperiode oder in bestimmten Fällen auf eine darüber hinaus gehende Laufzeit. Diese Frage wird auch im ersten Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt.

### **Titel III Haftung**

#### **Artikel 8 Haftung des Betreibers**

und

#### **Artikel 9 Haftung des Beförderers**

Gemäß Artikel 8 § 4 und Artikel 9 § 4 behandeln der fünfte und der sechste Aufzählungsstrich des neuen

Artikels 5bis die Frage der Leistungsregime sowie der den Kunden zugute kommenden standardisierten und sofortigen Entschädigungsmaßnahmen, insofern als sie im Vertragsverhältnis der Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur relevant sind, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das Recht der EG zur Anwendung kommt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

### **Titel V Geltendmachung von Ansprüchen**

#### **Artikel 22 Schlichtungsverfahren**

Der siebte Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt die in diesem Artikel angesprochene Frage, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das EG-Recht gilt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

#### **Veröffentlichungen und interessante Links**

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 3300/2010, p. 6/7 – Transports et « services ». Quelle loi ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 3302/2010, p. 36/37 – Aérien. Les mystères de Montréal (M. Tilche)

*Idem*, n° 3303/2010, p. 52/53 – Pollution des marchandises. Quelle réparation ? (M. Tilche)

*Idem*, n° 3306/2010, p. 103 – Prescription CMR. Peut-on « grappiller » ?; Retard dû à la douane. Cas pratique (M. Tilche)

*Idem*, n° 3309/2010, p. 156-158 – Intervenants MD (marchandises dangereuses). Responsabilités (A. Babled et M. Tilche)

*Idem*, n° 3310/2010, p. 171/172 – CMR. L'empire genevois (M. Tilche)

*CIT-Info* (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, édition/Ausgabe/edition 1/2010

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 7/2010, S. 6 – Keine Zahlungspflicht über die Rückgabe hinaus. Eisenbahnen Gerichtsurteil: Entsprechende Klauseln in Waggon-Mietverträgen sind unwirksam (K.-P. Langenkamp)

*European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht*, Antwerpen, No. 1-2010, p. 9-18 – Canadian case law and beyond... Hague Visby Rules and Hague Protocol loss of carrier liability limitation benefit (M. Katsivela)

*Uniform Law Review/Revue de droit uniforme*, Rome, Unidroit, 2009-4, Focus on : The Rotterdam Rules / Les Règles de Rotterdam ; p. 831-845 – Freedom of Contract under the Rotterdam Rules (F. Berlingieri); p. 857-867 – Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison (Ph. Delebecque); p. 885-892 – Obligations of the Shipper to the Carrier under the Rotterdam Rules (Chapter 7) (Ch.D. Hooper); p. 893-900 – What Changes in International Transport Law after the Rotterdam Rules? (R.I. Ortiz); Behind the Numbers : the Limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules (K. Lannan); p. 931-943 – The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules (Si Yuzhou/H. Hai Li); p. 981-995 – Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules (G. van der Ziel); p. 997-1009 – Delay and the Rotterdam Rules (A. von Ziegler); p. 1011-1023 – The Carrier and the Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules (S. Zunarelli)

## Beförderung gefährlicher Güter

### Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

*Bern, 22.-26. März 2010*

In der Zeit vom 22. bis 26. März 2010 fand in Bern die erste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2010/2011 statt. Neben neuen Änderungen, deren Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 vorgesehen ist, standen auch noch letzte Änderungen an den Ausgaben 2011 des RID, des ADR und des ADN auf der Tagesordnung. Es handelte sich um eine sehr arbeitsreiche Tagung, die insgesamt 50 offizielle und 50 informelle Dokumente zu beraten hatte. 20 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 14 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

#### Tanks

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine parallel zur Plenarsitzung tagende Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt. Wegen des umfangreichen Arbeitsprogramms wurden dieser Arbeitsgruppe auch Dokumente zur Vorbehandlung übertragen, die keinen Bezug zur eigentlichen Tanktechnik hatten.

#### **Pflichten des Beförderers im Hinblick auf die Prüfung der Einhaltung der Prüffrist**

Nach Absatz 1.4.2.2.1 d) hat sich der Beförderer zu vergewissern, dass bei Tanks das Datum der nächsten Prüfung nicht überschritten ist. Dieses Datum darf jedoch in bestimmten Fällen, wie bei der Zwischenprüfung nach Absatz 6.7.3.15.2 oder 6.8.2.4.3, um drei Monate überschritten werden. Im Sinne der Rechtsklarheit wurde von der UIC angeregt, dies in Absatz 1.4.2.2.1 zu berücksichtigen, indem dort das "Datum der nächsten Prüfung" durch die "Frist für die nächste Prüfung" ersetzt wird.

#### **Befüllung und Beförderung von Kesselwagen/Tankfahrzeugen nach Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung**

Im RID/ADR 2009 wurde der Absatz 6.8.2.4.3 dahingehend geändert, dass Zwischenprüfungen an Tanks auch innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden dürfen. Damit erfolgte nach Ansicht der UIC eine Teilanpassung an die Vorgaben für ortsbewegliche Tanks. Für diese Tanks ist im Kapitel 6.7 geregelt, dass sie nach Ablauf der in Unterabschnitt 6.7.19.2 angegebenen Fristen nicht befüllt werden dürfen und, wenn sie vor Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung befüllt wurden, innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten nach Ablauf dieser Frist befördert werden dürfen. Für Tanks nach Kapitel 6.8 fehlen diese Zusätze. Zur Klarstellung wurde daher von UIC angeregt, in Kapitel 6.8 eine analoge Bestimmung aufzunehmen.

Dieser Antrag wurde nicht angenommen, da die Arbeitsgruppe der Meinung war, dass eine Ausweitung der erst 2009 in das RID/ADR aufgenommenen Regelung nicht zu Verbesserungen der Situation führen würde und für den europäischen Landverkehr wegen der allgemein kürzeren Transportwege nicht notwendig ist.

#### **Pflichten des Befüllers im Hinblick auf die Prüfung der Verschlüsse an Tanks von Kesselwagen/Tankfahrzeugen**

Gemäß Absatz 6.8.2.2.2 müssen Bodenöffnungen für das Befüllen oder Entleeren von Tanks je nach Tankcodierung des zu befördernden Stoffes mit mindestens zwei bzw. drei hintereinander liegenden, voneinander unabhängigen Verschlüssen ausgerüstet sein. Diese bestehen

- a) aus einer äußeren Absperrvorrichtung und einer Verschlusseinrichtung oder

- b) aus einer inneren Absperreinrichtung, einer äußeren Absperreinrichtung und einer Verschlusseinrichtung.

Im Rahmen seiner Pflichtenstellung hat der Befüller gemäß dem Wortlaut in Unterabschnitt 1.4.3.3 f) jedoch nur die Dichtheit der Verschlusseinrichtung zu prüfen. Zur Vermeidung von Tropfleckagen sollte diese Prüfpflicht nach Ansicht der UIC auch auf die Prüfung der inneren und äußeren Absperreinrichtung ausgedehnt werden.

Im Verlauf der Diskussion wurde von der Mehrheit der Arbeitsgruppe festgestellt, dass aus arbeitsschutzrechtlichen und technischen Gründen eine problemlose Umsetzung der Forderungen nicht möglich ist. Es war insbesondere nicht klar, welche technischen Lösungen hier angewendet werden können, um das Schutzziel zu erreichen. Die bisher üblichen Verschlusseinrichtungen, wie die zweite Absperreinrichtung und die Schutzkappe sind vielfach mit einem Gewinde versehen. Die Bedienung dieser Einrichtungen ist bislang unzureichend definiert und wird deshalb unterschiedlich durchgeführt.

Es wurden verschiedene Lösungsansätze besprochen, wie zum Beispiel eine doppelte Kontrolle des ordnungsgemäßen Verschlusses, besondere Verschlüsse mit einer höheren Wahrscheinlichkeit der Dichtheit oder Einführung von Arbeitsanweisungen an den Füll- und Entleerstationen. Diese Arbeitsanweisungen wurden auch von CEFIC vorgeschlagen und von der Arbeitsgruppe befürwortet.

Da die konstruktive Ausführung von Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen unterschiedlich ist, ergeben sich daher auch unterschiedliche Lösungen für die beiden Verkehrsträger. Möglicherweise sind aus diesem Grund weiterführende Diskussionen zur Findung der endgültigen Lösung des Problems der Tropfleckagen notwendig.

Vorläufig wurde die Pflicht des Befüllers dahingehend geändert, dass er sicherstellen muss, dass sich alle Verschlüsse in geschlossener Stellung befinden und keine Undichtheit auftritt.

#### **Übergangsvorschriften für Tanks**

Die Arbeitsgruppe diskutierte die Notwendigkeit der Beibehaltung von abgelaufenen Übergangsvorschriften, da die Geltung von neuen Bestimmungen für ältere Tanks, die nach Übergangsvorschriften befördert werden, nicht in jedem Fall nachvollziehbar ist. So existieren bei Anwendern unterschiedliche Meinungen, ob zum Beispiel bei Tanks, die nach allgemeinen

Übergangsvorschriften befördert werden, eine nachträgliche Kennzeichnung erforderlich ist oder nicht. Aufgrund derartiger Fälle hielt es die Arbeitsgruppe für erforderlich, die Übergangsvorschriften beizubehalten, sah aber allgemein die Notwendigkeit einer Überarbeitung dieser Bestimmungen in der Zukunft. Dies sollte verkehrsträgerspezifisch erfolgen.

#### **Qualifikation von Personen, die Magnetpulverprüfungen an Tanks durchführen**

Mit einem Antrag Belgiens sollte klargestellt werden, über welche Qualifikation Personen verfügen sollen, die Magnetpulverprüfungen an Tanks für Ammoniak, wasserfrei, entsprechend der Sondervorschrift TT 8 durchführen.

Die Diskussion in der Arbeitsgruppe wurde vor dem Hintergrund geführt, dass für Prüfungen an  $\pi$ -gekennzeichneten Gastanks Inspektionsstellen zuständig sind, die die Anforderungen der Sondervorschrift TT 9 erfüllen müssen. Es bestand bei einigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe Unsicherheit darüber, ob diese Prüfungen ausschließlich von Personen durchgeführt werden dürfen, die nach der Norm EN 473 zertifiziert und damit qualifiziert sind.

Eine große Mehrheit sprach sich schließlich für eine Ergänzung der Sondervorschrift TT 8 durch Verweis auf diese EN-Norm aus.

#### **Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN**

##### **Rechtlicher Status des Inhaltsverzeichnisses und des alphabetischen Verzeichnisses des ADR und des ADN**

Das Inhaltsverzeichnis und das alphabetische Verzeichnis des ADR und des ADN sind im Gegensatz zu den entsprechenden Verzeichnissen des RID kein offizieller Teil der Regelwerke. Aus diesem Grund werden Änderungen in diesen Verzeichnissen nicht in die Notifizierungstexte aufgenommen, so dass die Änderungen erst dann festgestellt werden können, wenn die offiziellen Fassungen des ADR und des ADN vorliegen. Um die Übersetzungsarbeit zu beschleunigen, hatten die Niederlande vorgeschlagen, diese Verzeichnisse im ADR und ADN ebenfalls in den rechtlichen (offiziellen) Teil der Regelwerke aufzunehmen.

Eine indikative Abstimmung zeigte, dass die Meinungen in der Gemeinsamen Tagung geteilt sind. Während einige Delegationen die Ansicht vertraten, dass das für das RID gewählte Verfahren auch auf das ADR und das ADN anwendbar sein müsste, befürchteten andere Delegationen, dass sie bei der Erstellung des alpha-

betischen Verzeichnisses ihre bisher durch die Aufnahme zusätzlicher Synonyme geübte Flexibilität verlieren könnten. Der Vertreter der Niederlande kündigte jedoch an, dass er einen neuen Antrag vorlegen werde.

#### **Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern**

Der Unterabschnitt 1.8.5.1 legt fest, dass bei Zwischenfällen bei der Beförderung gefährlicher Güter unter bestimmten Bedingungen ein Unfallbericht zu erstellen ist. Die Gemeinsame Tagung einigte sich darauf, für die Vorlage dieses Unfallberichts bei der zuständigen Behörde eine Frist von einem Monat nach dem Ereignis festzulegen.

#### **Absatz 5.4.1.1.4**

Der Absatz 5.4.1.1.4 enthält eine Freistellung von den Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4 für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter. Da im neuen Kapitel 3.4 der RID/ADR-Ausgabe 2011 deutlich dargestellt wird, welche Vorschriften bei der Beförderung von begrenzten Mengen nicht beachtet werden müssen (darunter auch die Vorschriften des Kapitels 5.4), wurde beschlossen, den Absatz 5.4.1.1.4 zu streichen.

#### **Erdreich sowie Bau- und Rückbauabfälle, die mit PCB kontaminiert sind**

Ein Antrag, die Sondervorschrift für die Beförderung in loser Schüttung VW 15/VV 15 bei den UN-Nummern 2315 und 3151 (polychlorierte Biphenyle, flüssig und polyhalogenierte Bi- und Terphenyle, flüssig) zu streichen, wurde abgelehnt, da feste Abfälle, die mit solchen flüssigen Stoffen kontaminiert sind, weiterhin fest sind. Die Sondervorschrift wurde jedoch so geändert, dass klar hervorgeht, dass sie nur für feste Stoffe anwendbar ist.

Die ebenfalls beantragte Erhöhung der zulässigen Konzentration von PCB von 0,1 % (1000 mg/kg) auf 5 % (50 g/kg) wurde ebenfalls abgelehnt, da dies eine Abweichung zu den Vorschriften für die Entsorgung gefährlicher Abfälle darstellen würde. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Ermittlung der tatsächlichen Konzentration dadurch erschwert wird, dass die PCB in den beförderten Abfällen nicht homogen verteilt sind. Dieses Problem soll später auf der Grundlage eines neuen Antrags behandelt werden.

#### **Übergangsvorschrift für die Kennzeichnung von Innenbehältern von Kombinations-IBC**

Der für die Ausgabe 2011 angenommene Absatz 6.5.2.2.4 sieht vor, dass ab dem 1. Januar 2011

hergestellte Innenbehälter von Kombinations-IBC mit Kennzeichnungen zu versehen sind. Die Gemeinsame Tagung nahm eine Übergangsvorschrift an, wonach zwischen dem 1. Januar und dem 30. Juni 2011 hergestellte Innenbehälter von Kombinations-IBC weiterhin nach den bis zum 31. Dezember 2010 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.5.2.2.4 gekennzeichnet werden dürfen. Da eine derartige Übergangsvorschrift für den IMDG-Code nicht beschlossen wurde, dürfen diese Kombinations-IBC jedoch nicht im Seeverkehr verwendet werden.

#### **Flaschen für Atemschutzgeräte**

Die Sondervorschrift 655 lässt die Verwendung von Gasflaschen für Atemschutzgeräte zu, die den Anforderungen der Druckgeräte-Richtlinie entsprechen. Auf Antrag der Europäischen Kommission wird diese Sondervorschrift, die bisher nur für UN 1002 Luft, verdichtet gilt, auf die UN-Nummern 1072 Sauerstoff, verdichtet, 1956 Verdichtetes Gas, n.a.g. und 3156 Verdichtetes Gas, oxidierend, n.a.g. ausgedehnt, da diese Gase ebenfalls in Flaschen für Atemschutzgeräte enthalten sein können.

Der Vertreter der Schweiz kündigte an, dass er eine multilaterale Sondervereinbarung zur frühestmöglichen Anwendung dieser Vorschriften in die Wege leiten werde.

#### **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).

Bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung hatte der Vertreter des Vereinigten Königreichs den Antrag gestellt, 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 (siehe Zeitschrift 3/2009, S. 42).

Der für diese Tagung vom Vereinigten Königreich vorgelegte konkretere Antrag, mit dem sichergestellt werden soll, dass die bisher nach dem VW-/VV-System

zur Beförderung in loser Schüttung zugelassenen Stoffe auch weiterhin für diese Beförderungsart erlaubt sind und mit dem die Weiterverwendung von bestehenden Wagen/Fahrzeugen, die eventuell nicht vollständig den Vorschriften des Kapitels 6.11 entsprechen, zugelassen werden soll, wurde lange diskutiert.

In der Diskussion sprachen sich mehrere Delegationen für die Beibehaltung der derzeitigen parallelen Systeme aus. Sie vertraten die Ansicht, dass es bei einem einzigen System nicht mehr möglich sein würde, die Stoffe zu identifizieren, deren Beförderung in loser Schüttung im Seeverkehr gestattet ist. Andere Delegationen sprachen sich hingegen für eine Vereinheitlichung der Vorschriften aus, waren aber der Ansicht, dass zahlreiche Punkte des Antrags des Vereinigten Königreiches in einer informellen Arbeitsgruppe diskutiert werden sollten.

### **Klassifizierung von Abfällen**

Nach dem vereinfachten System für die Klassifizierung von Abfällen des Absatzes 2.1.3.5.5 ist eine standardmäßige Zuordnung zu der am besten geeigneten n.a.g.-Eintragung der Verpackungsgruppe II möglich, wenn die Eigenschaften des Abfalls nicht den Eigenschaften der Verpackungsgruppe I entsprechen. Bei der Anwendung dieses Klassifizierungssystems braucht die in Kapitel 3.3 Sondervorschrift 274 vorgeschriebene technische Benennung (Absatz 5.4.1.1.3) nicht angegeben zu werden.

In einem Dokument vertrat Schweden die Ansicht, dass die Anwendung des vereinfachten Systems für die Klassifizierung von Abfällen auch für verschiedene n.a.g.-Eintragungen möglich sein sollte, denen nur die Verpackungsgruppe III zugeordnet ist. Mit Ausnahme der Eintragungen der UN-Nummern 3077 und 3082 (umweltgefährdende Stoffe) lehnte die Gemeinsame Tagung die Ausdehnung des vereinfachten Systems ab, da Abfälle diesen spezifischen n.a.g.-Eintragungen nur dann zugeordnet werden können, wenn deren Zusammensetzung bekannt ist. Das vereinfachte System für die Klassifizierung darf jedoch nur in den Fällen angewendet werden, in denen die genaue Zusammensetzung des Abfalls nicht bekannt ist.

### **Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe**

Da die für die RID/ADR/ADN-Ausgabe 2011 angenommenen Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.10.5.2 den Vorrang der EG-Richtlinien vor den Klassifizierungsvorschriften des Absatzes 2.2.9.1.10 vorsehen, kann dies zu einer mangelnden Kompatibilität mit den Vorschriften des Seeverkehrs führen. Um dies zu vermeiden,

wurde von der Gemeinsamen Tagung ein geänderter Text des Absatzes 2.2.9.1.10.5 angenommen. Bei der Berichtlesung wurde jedoch festgestellt, dass auch dieser Text noch verbesserungsbedürftig ist, so dass weitere Änderungsanträge für die nächste Tagung der WP.15 und des RID-Fachausschusses in Aussicht gestellt wurden.

### **Übergangsvorschriften für umweltgefährdende Stoffe**

In der Ausgabe 2009 des RID/ADR/ADN wurde die Anwendung der Vorschriften für die Klassifizierung gewässergefährdender Stoffe auf Stoffe ausgedehnt, welche auch die Kriterien anderer Klassen als der Klasse 9 erfüllen. In diesem Zusammenhang wurde eine Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.17 aufgenommen, die zum 31. Dezember 2010 ausläuft.

Für die Ausgabe 2011 wurden die Kategorien und Kriterien für die Einstufung von Stoffen und Gemischen in den Absätzen 2.2.9.1.10.3 und 2.2.9.1.10.4 an die 16. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter angepasst. Bereits bei der letzten Gemeinsamen Tagung war festgestellt worden, 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. Zu diesem Zweck wurde in Unterabschnitt 1.6.1.19 eine Übergangsvorschrift aufgenommen, welche die Anwendung der bis zum 31. Dezember 2010 geltenden Klassifizierungsvorschriften bis zum 31. Dezember 2012 zulässt.

Zwischenzeitlich hat sich herausgestellt, dass die Anwendung der GHS-Kriterien für umweltgefährdende Stoffe im IMDG-Code erst ab dem 1. Januar 2014 zwingend vorgeschrieben sein wird. Aus diesem Grund nahm die Gemeinsame Tagung eine Verlängerung der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.19 bis zum 31. Dezember 2013 an. Ein weitergehender Vorschlag, auch die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.17 bis zum 31. Dezember 2013 zu verlängern, wurde hingegen abgelehnt.

### **Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe auf Umverpackungen**

Die Kennzeichnung von Umverpackungen wird in Unterabschnitt 5.1.2.1 geregelt, der eine Bezettelung, wie nach Abschnitt 5.2.2 für Versandstücke vorgeschrieben, fordert. Da die Vorschriften für die Kennzeichnung mit dem Kennzeichen für umweltgefährdende

Stoffe nicht in Abschnitt 5.2.2, sondern in Unterabschnitt 5.2.1.8 enthalten ist, würde dies bedeuten, dass Umverpackungen in keinem Fall mit diesem Kennzeichen versehen sein müssen. Um die Kennzeichnung von Umverpackungen mit dem Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe sicherzustellen, beschloss die Gemeinsame Tagung eine Anpassung des Unterabschnitts 5.1.2.1, die für den IMDG-Code bereits vollzogen wurde.

#### **Kennzeichen für Stoffe, die in erwärmtem Zustand befördert werden**

Während der Unterabschnitt 5.3.2.2 der 16. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften das Kennzeichen für erhöhte Temperatur für Beförderungseinheiten vorschreibt, die einen Stoff enthalten, der in flüssigem Zustand bei oder über einer Temperatur von 100 °C und in festem Zustand bei oder über einer Temperatur von 240 °C befördert oder zur Beförderung aufgegeben wird, schreibt der Abschnitt 5.3.3 des RID/ADR dieses Kennzeichen nur bei Stoffen vor, denen die Sondervorschrift 580 zugeordnet ist. Diese Sondervorschrift ist nur den UN-Nummer 3257 (erwärmter flüssiger Stoff, n.a.g.) und 3258 (erwärmter fester Stoff, n.a.g.), nicht jedoch der UN-Nummer 3256 (erwärmter flüssiger Stoff, entzündbar, n.a.g., mit einem Flammpunkt über 60 °C, bei oder über seinem Flammpunkt) zugeordnet, obwohl auch dieser Stoff bei Temperaturen weit über 100 °C befördert oder zur Beförderung aufgegeben werden kann.

Um eine multimodale Harmonisierung herbeizuführen, wurde auf Antrag Belgiens in der Tabelle A eine Unterteilung der Eintragung für die UN-Nummer 3256 in Abhängigkeit der bei der Aufgabe zur Beförderung vorhandenen Temperatur vorgenommen.

#### **Kennzeichnung von Containern, Wagen und Beförderungseinheiten, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen enthalten**

Der Vertreter der internationalen Straßentransport-Union (IRU) erläuterte in einem informellen Dokument, dass die meisten Straßenverkehrsunternehmen die seit 2009 geltenden Kennzeichnungsvorschriften für Beförderungseinheiten und Container, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördern, wegen der Übergangsvorschrift des Unterabschnittes 1.6.1.18 noch nicht angewandt haben. Da dieses Kennzeichen mit der Aufschrift "LTD QTY" in den am 1. Januar 2011 in Kraft tretenden Änderungen des Kapitels 3.4 durch ein rautenförmiges Kennzeichen ersetzt wird, würden sie es vorziehen, ab dem 1. Januar 2011 nur noch das rautenförmige Kennzeichen anzuwenden, um Auslegungsprobleme mit den Kontrollbehörden zu

vermeiden. Als Alternative schlug er vor, die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.18 bis zum 30. Juni 2011 zu verlängern.

Da jedoch der IMDG-Code die Verwendung des bisherigen Kennzeichens bis 31. Dezember 2011 zulässt und die Verwendung des rautenförmigen Kennzeichens erst ab dem 1. Januar 2012 vorschreibt, sollte nach Ansicht der Gemeinsamen Tagung eine größtmögliche Flexibilität gewahrt bleiben. Die Industrie und die Verkehrsunternehmen sollten jedoch dazu ermuntert werden, das neue Kennzeichen bereits ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden. Die Staaten sollten das neue Kennzeichen für den innerstaatlichen Verkehr auch dann zulassen, wenn sie die Änderungen 2011 am 1. Januar 2011 noch nicht für den innerstaatlichen Verkehr umgesetzt haben.

#### **Wasserdruckprüfung für Druckgefäße, die keine UN-Druckgefäße sind**

Die in Absatz 6.2.1.5.1 g) festgelegte erstmalige Prüfung von UN-Druckgefäßen lässt entweder die klassische europäische Wasserdruckprüfung ohne sichtbare dauerhafte Ausdehnung oder die Wassermantelprüfung (water jacket test) zu, bei der die Volumenexpansion gemessen wird und dauerhafte Ausdehnungen festgestellt werden. Grenzwerte für derartige Ausdehnungen sind in den Baunormen festgelegt. Der für Druckgefäße, die keine UN-Druckgefäße sind, geltende Absatz 6.2.3.4.1 lässt keine dauerhafte Verformung zu und schließt damit implizit die Anwendung der letztgenannten Prüfung für RID/ADR/ADN-Druckgefäße aus.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Antrag des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA), des Verbands der europäischen Gasflaschen-Hersteller (ECMA) und des Europäischen Komitees für Normung (CEN) an, hinsichtlich der erstmaligen Prüfung von RID/ADR/ADN-Druckgefäßen vollständig auf die entsprechenden Vorschriften für UN-Druckgefäße zu verweisen.

#### **Beförderung von aus Kraftfahrzeugen ausgebauten Gastankanlagen**

Im Zusammenhang mit der Entwicklung und Markteinführung von alternativen Fahrzeugantrieben kommt es zunehmend zum Einsatz von Fahrzeugen, die mit brennbaren Gasen betrieben werden. Im Rahmen von Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, von Aktivitäten zur Qualitätssicherung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten sowie der umweltgerechten Entsorgung besteht die Notwendigkeit zur Beförderung

gebrauchter Gasspeicher bzw. Gasspeichersysteme mit unterschiedlichen Füllungsgraden. Da die aktuellen Vorschriften keine Möglichkeit der regulären und rechtskonformen Beförderung derartiger Gasspeicher enthalten, hatte Deutschland einen Antrag für eine neue Sondervorschrift vorgelegt, die den UN-Nummern 1011, 1049, 1075, 1954, 1965, 1966, 1969, 1971 und 1978 zugeordnet werden sollte.

Auf der Grundlage von verschiedenen Kommentaren, die während der Sitzung vorgebracht wurden, wird Deutschland einen überarbeiteten Antrag sowie eine multilaterale Sondervereinbarung vorbereiten, mit der vor der offiziellen Inkraftsetzung der Änderung am 1. Januar 2013 eine rechtskonforme Beförderung zwischen den interessierten Staaten sichergestellt werden soll.

### Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird in der Zeit vom 13. bis 17. September 2010 die Beratungen für die Änderungen 2013 des RID/ADR/ADN fortsetzen.

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE/UNO)

#### Diskussionsforum über Sicherung im Binnenverkehr

*Genf, 28./29. Januar 2010*

Bei der genannten Veranstaltung war die OTIF durch den stellvertretenden Generalsekretär vertreten. Aus dem breiten Informationsangebot stach der hohe Anteil konkreter Selbsthilfe im Bereich Strasse unter der Ägide der IRU und der verladenden Wirtschaft im Bereich hochwertiger Güter unter der Ägide der Transported Assets Protection Association (TAPA) hervor. Im Eisenbahnbereich stießen der Vortrag des Chefs des Sicherungsprogramms der Norwegischen Eisenbahnverwaltung über Sicherungsarchitektur und die Ergebnisse des Forschungszentrums der Europäischen Kommission in Ispra(I) über die Wirkungen von Explosionen und Risiken im Inneren von Eisenbahntransportmitteln auf besondere Aufmerksamkeit. Darüber hinaus wurde die Entwicklung im Bereich der zahlreichen internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Initiativen ohne verbindlichen Charakter (Foren für Informations-

austausch, Richtlinien, tool boxes etc.) dargestellt und verbindlicher internationaler Gesetzgebung oder der Schaffung einer auf Sicherung spezialisierten internationalen Organisation eine Absage erteilt. Diese Tendenz könnte allerdings eine Wende erfahren, wenn auch in Europa nach dem Beispiel der USA der internationale Verkehr weiteren Beschränkungen durch Akte der innerstaatlichen Gesetzgebung im Bereiche der Sicherung unterworfen würde. In diesem Zusammenhang erscheint die Wortmeldung des Delegierten der Russischen Föderation bedeutsam, der auf die in seinem Land erlassenen Bundesgesetze über den Schutz der Transportsicherheit mit einer Liste von Bedrohungen und einem umfassenden Ansatz hinwies.

### Binnenverkehrsausschuss (CTI)

#### 72. Tagung

*Genf, 23.-25. Februar 2010*

Wie üblich hat die OTIF zumindest teilweise an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UN/ECE vom 23. bis zum 25. Februar 2010 teilgenommen.

Die Debatte über die politischen Leitlinien (s. Zeitschrift 1/2008, S.8) war dieses Jahr der Binnenschifffahrt und insbesondere dem Thema: „Nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors: das Beispiel der Binnenschifffahrt“ gewidmet.

Ein hochrangiger Gast, der Präsident der Russischen Eisenbahnen (RZD) **Wladimir Jakunin**, hat die Modernisierung des russischen Eisenbahnnetzes und die Rolle, die die RZD im eurasischen Eisenbahnverkehr einnehmen möchten, vorgestellt.<sup>1</sup> Im Rahmen dieser Präsentation, hat Jakunin auch den Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF (s. Zeitschrift 4/2009, S. 53) und die Entwicklung der Fährverbindungen zwischen dem deutschen Sassnitz und den russischen Ostseehäfen Baltijsk und Ust-Luga erwähnt.

Im Bezug auf die Fragen zur Arbeit des CTI im Allgemeinen, standen folgende, für die OTIF ganz besonders interessante Punkte auf der Tagesordnung: Verkehr und Sicherheit, Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr und

<sup>1</sup> [http://www.unece.org/trans/events/docs/2010/ITC72\\_RussianRailways\\_Yakunin.pdf](http://www.unece.org/trans/events/docs/2010/ITC72_RussianRailways_Yakunin.pdf)

zivilrechtliche Haftungssysteme im intermodalen Verkehr.

Der CTI hat der Abteilung für Binnenverkehr empfohlen, ihre Bemühungen zur Verbesserung der **Sicherheit im Binnenverkehr**, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, der Privatwirtschaft und den Universitäten, fortzuführen, indem beispielsweise Treffen zum Austausch von Informationen und bewährten Verfahren („best practises“) organisiert würden (s. auch S. 16).

Betreffend die **Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr**, wurde der CTI darüber informiert, dass die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“, bei der letzten Tagung Anfang Februar 2010, den Entwurf einer neuen Anlage 9 (Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr) zum Übereinkommen über die Erleichterung des Grenzübertritts im Güterverkehr von 1982 (s. Zeitschrift 1/2009, S. 8) fertiggestellt hatte. Der Entwurf der Anlage 9 wurde dem Verwaltungsausschuss des Übereinkommens 2010 zur endgültigen Annahme vorgelegt.

Der CTI hat schliesslich von der Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ gefordert, ihre Arbeiten im Bereich **zivilrechtliche Haftungssysteme im intermodalen Verkehr** fortzuführen und auch eventuelle Widersprüche zwischen dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassenüterverkehr, dem COTIF/CIM (Eisenbahnverkehr), dem Übereinkommen von Montreal (Luftverkehr) und den neuen Rotterdamer Regeln (Seeverkehr) (s. Zeitschrift 1/2009, S. 9 und Zeitschrift 4/2009, S. 63) anzusprechen.  
(Übersetzung)

### **Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)**

Zweite vorbereitende Konferenz für das  
18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE

*Minsk, 15./16. März 2010*

An der Veranstaltung mit rund 180 Teilnehmern aus 40 Staaten sowie zahlreichen Organisationen und Unternehmen nahm seitens der OTIF der stellvertretende Generalsekretär teil, der einen Vortrag über das Thema „Erleichterung des internationalen Eisenbahntransports zwischen den Staaten der EU anwendenden Staaten und anderen Staaten“ hielt. Die Tagung widmete sich neuen Arbeitsschwerpunkten der OSZE in den Bereichen

Sicherung im Landverkehr, Erleichterungen im Eisenbahnverkehr und Förderung umweltverträglicher Transportangebote. Da viele den Landverkehr als schwächstes Glied bei der Sicherung der internationalen Lieferkette ansehen, könnte gerade dieser künftig vermehrt zum Instrument oder Ziel terroristischer Angriffe werden. Da jedoch ein zwischenstaatliches Gremium und entsprechender Rechtsrahmen zur umfassenden Behandlung dieser Thematik fehlt, sieht sich die OSZE zu entsprechenden politischen Initiativen aufgerufen. Hinsichtlich der anderen Themen stand die Situation des Eisenbahnverkehrs zwischen Asien und Europa im Vordergrund, wobei auch hier im Mangel eines einheitlichen Rechtsregimes und Bestehen mehrerer internationaler Zuständigkeiten (OTIF, OSJD und EU) eine politische Herausforderung für die OSZE gesehen wird. Es bleibt abzuwarten, ob bzw. welche konkreten Impulse dazu vom hochrangig besetzten 18. Wirtschafts- und Umweltforum der OSZE (Prag, 24.-26.5.2010) ausgehen.

## **Weitere Tätigkeiten**

### **Konferenz „EurasiaRail 2010“**

*Istanbul, 9.-11. Februar 2010*

Die von der professionellen Firma für derartige Konferenzveranstaltungen TERRAPINN aus Dubai veranstaltete Konferenz führte Topvertreter u.a. aus Russland, der Türkei, dem Iran, Azarbaidschan, Kasachstan, Georgien, der Economic Cooperation Organization (ECO) der UNECE, der Weltbank und der EBRD zusammen. Die OTIF wurde durch den Generalsekretär vertreten.

Der Schwerpunkt der z.T. hochinteressanten Präsentationen und Panel-Sitzungen lag bei projektierten, aber für die Zukunft des Eisenbahnwesens im Raum zwischen Europa, Zentralasien und dem Nahen und dem Mittleren Osten ausserordentlich wichtigen Verbindungen, wie die bereits im Bau befindliche Strecke Kars-Tiflisi-Baku oder die mittels eines Testzuges bereits erprobte Verbindung von Islamabad über Teheran nach Istanbul. Eindrucksvoll waren ausserdem die Präsentationen der Vertreter der türkischen Eisenbahnen und des türkischen Verkehrsministeriums zu den z.T. bereits in Betrieb genommenen, im Übrigen aber bereits im Bau befindlichen Strecken zur Abwicklung von Hochgeschwindigkeitsverkehren zwischen Ankara und Istanbul und der Nutzung des ebenfalls bereits im

Bau befindlichen Marmara-Tunnels unter dem Bosphorus bei Istanbul.

Neben der üblichen Darstellung der Ziele und Aufgaben der OTIF, des COTIF 1999 mit seinen Anhängen, der Arbeitsweise der Organisation und den Schwerpunkten der Tätigkeiten des OTIF-Sekretariates lag der Schwerpunkt der Präsentation des Generalsekretärs wiederum bei der Darstellung der Hindernisse, denen der Schienenverkehr insbesondere ausserhalb der Europäischen Union nach wie vor beim Grenzübergang begegnet. Da gerade Verkehre auf den o.a. spezifizierten Strecken mehrere Grenzen überschreiten müssen, wurden die daran jeweils beteiligten Staaten eindringlich aufgefordert, bereits jetzt Überlegungen über möglichst unbürokratische Verfahren anzustellen, aber auch bauliche Planungen durchzuführen, die eine möglichst reibungslose Abwicklung der an den Grenzen stattfindenden Kontrollen der unterschiedlichen Organe (Zoll, Visaangelegenheiten, technische Kontrollen etc.) ermöglichen. Er verdeutlichte den ca. 150 Teilnehmern ausserdem die besonderen Nachteile, die dem grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zusätzlich zu dem ohnehin, aus administrativen Gründen bestehenden Hindernisse durch Betrug und Korruption drohen. Die Reaktionen, die gerade zu den letzten beiden Punkten besonders zahlreich waren, zeigten, dass dieses Problem im Unterschied zu früheren Zeiten nicht mehr nur verschwiegen oder marginalisiert wird, sondern zunehmend als reale Missstände auch auf der Regierungsebene eingeräumt werden.

Für die OTIF von besonderer Bedeutung war der intensive und ausserordentlich informative informelle Kontakt, den der Generalsekretär mit dem Direktor „Güterverkehr“ der georgischen Staatsbahn aufnehmen konnte. Dabei gelang es, zuverlässig erscheinende Kommunikationswege zwischen der OTIF und sowohl zur georgischen Staatsbahn wie auch zum georgischen Verkehrsministerium zu etablieren. Dies ist um so mehr zu begrüssen, als diese Kontakte nach dem gemeinsamen, zwischen der OTIF und dem Verkehrsministerium von Azerbaidschan in Baku im Dezember 2008 veranstalteten Seminar unterbrochen waren.

Die Veranstaltung, von denen weitere im Mai 2010 in Dubai für den arabischen Raum und im Herbst 2010 für Nordafrika veranstaltet werden sollen, war für die OTIF ausserordentlich hilfreich, weil es möglich war, neben der Steigerung ihres Bekanntheitsgrades in den jeweiligen Regionen und der Darstellung ihrer Leistungsfähigkeit vor allem die informellen Kontakte auf hoher Ebene zu knüpfen, über die die Erreichung der Inhalte des Arbeitsprogramms des Sekretariates erheblich erleichtert bzw. optimiert werden können. Dem

steht nicht entgegen, ist aber gleichwohl zu beachten, dass diese Konferenzen von der Firma TERRAPINN in eindeutiger Gewinnerzielungsabsicht (reguläre Teilnahmegebühr bis zu \$ 4'800.- !) organisiert und durchgeführt werden.

## Rechtsprechung

### Cour d'Appel, Versailles

#### Urteil vom 2. Juli 2009

1. **Der Beförderer kann keine Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen, falls ein Ereignis – Beschädigung von Fahrzeugen, die sich während eines Hagelgewitters auf einem Kfz-Transportwagen befanden – weder unvorhersehbar (das Gewitterisiko wurde von Meteorologen angekündigt) noch unvermeidbar war<sup>1</sup>; der Schaden wäre bei ordnungsgemäßer Pflichterfüllung des Beförderers nicht entstanden.**
2. **Wegen seiner groben Fahrlässigkeit, aufgrund derer er nicht in der Lage war, den Auftrag pflichtgemäß, also in der vorgesehenen Zeitspanne, zu erfüllen, kann der Beförderer auch keine im Vertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung geltend machen. Ursächlich für den Schaden war eine Verspätung.**

*Vgl. Artikel 133-1 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)*

#### Sachverhalt und Verfahren

(Zusammenfassung/Auszüge)

Die SAS Renault hat die SA Compagnie d'affrètement et de transport (Fracht- und Transportgesellschaft AG, im Weiteren CAT) als Spediteur (*commissionnaire*) mit dem Transport von Fahrzeugen von den beiden Produktionsstätten Douai und Maubeuge nach Spanien beauftragt. Die CAT hat ihrerseits den Auftrag an die SA Société de transport de véhicules automobiles (auf

<sup>1</sup> Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 23 § 2 CIM, wenn auch der Begriff "höhere Gewalt" nicht verwendet wird und das Element der „Unvorhersehbarkeit“ der „Umstände, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte“, fehlt. Siehe auch die in der Zeitschrift 3/2001, S. 63 veröffentlichte Rechtsprechung.

die Beförderung von Kfz spezialisierte Transportgesellschaft AG, im Weiteren STVA) weitergeleitet. Die STVA hat als Zwischenspediteur (*commissionnaire intermédiaire*) die Kfz-Transportwagen zur Verfügung gestellt und diverse Beförderungsverträge zur Regelung des Fahrzeugtransports von Douai und Maubeuge bis nach Le Boulou mit der SNCF geschlossen.

Die im Zeitraum vom 21. bis zum 30. Juli 2004 übernommenen und mit Fahrzeugen beladenen Kfz-Transportwagen wurden im Rangierbahnhof von Nîmes geparkt, wo sie am 3. August gegen 18:30 Uhr einem heftigen Hagelgewitter ausgesetzt waren.

396 Fahrzeuge wurden beschädigt und eine kontradiktorische Schadenaufnahme hat den daraus resultierenden Schaden auf 373'987 € geschätzt.

Die SAS Renault, die SA AXA Corporate solutions assurances (SA AXA) und die Tokio Marine Europe Insurance Limited (Tokio MEI) haben gegen die CAT, die STVA und die SNCF auf Schadensersatz von 23'000 € für Renault (als Entschädigung für die von Renault zu tragende Franchise) und, auf der Grundlage einer Subrogation, von 350'987 € „ad valorem“ für die Versicherer geklagt.

Die CAT machte Gewährleistungsansprüche gegen die STVA und die SNCF, die STVA ihrerseits gegen die SNCF geltend.

In seinem Urteil vom 23. November 2007 hat das Tribunal de Commerce (Handelsgericht) von Nanterre die Klage für unzulässig erklärt. Die SAS Renault und die Versicherer SA AXA und Tokio MEI haben Berufung eingelegt und beantragt, dass das Gericht das Urteil aufhebt und die CAT, die STVA und die SNCF gesamtschuldnerisch zur Zahlung von 23'000 € an die SAS Renault und von 350'987 € an die beiden Versicherungsgesellschaften verurteilt, vorbehaltlich Vervollständigung dieser Beträge, wobei der gesetzliche Zinssatz auf der Grundlage einer jährlichen Kapitalisierung ab dem Zeitpunkt der Klageerhebung berechnet wird.

Die Versicherer betonen, dass sie durch die von der SAS Renault am 25. Mai 2005 unterzeichnete Quittung in Höhe von 350'987 € sowie die Kopie des am 19. Mai 2005 ausgestellten Checks Nr. 0597612, deren Rechte ordnungsgemäß auf sie übergegangen seien; die Bedingungen der von Renault abgeschlossenen Police sowie die Umstände des Schadenfalles wiederaufgreifend, betonen sie, von einer rechtmäßigen Subrogation zu profitieren.

Die Berufungskläger heben hervor, dass die Klage der SAS Renault und der in ihre Rechte eintretenden Versicherer gegenüber den Spediteuren CAT und STVA in Anwendung der Artikel L 132-4 ff des Code de commerce und gegenüber der SNCF in Anwendung des Artikels L 132-8 des Code de commerce zulässig sei, welcher dem Absender Renault gegenüber dem Beförderer ein direktes Klagerecht gewährt.

Die Kläger heben hervor, dass die CAT und die STVA in ihrer Rolle als Spediteure eine Ergebnisverpflichtung hätten und für den eigentlichen Beförderer (SNCF) bürgten, welcher für die beim Transport entstandenen Schäden laut Artikel L 133-1 des Code de commerce von Rechts wegen haftet.

Die Kläger sind der Ansicht, dass die SNCF den Beweis für höhere Gewalt nicht erbracht habe. Ein Hagelgewitter sei im Sommer in der Region um Nîmes nicht ungewöhnlich und für die SNCF, die Zugang zu Unwetterwarnungen und Wettervorhersagen gehabt habe, auch nicht unvorhersehbar gewesen; des Weiteren seien Konsequenzen des Gewitters für die SNCF, die einer allgemeinen Vorsichtspflicht unterliege, aufgrund derer sie die in ihrer Obhut befindlichen Fahrzeuge auf einen zusätzlichen Zug hätte verladen oder zumindest hätte abdecken müssen, nicht unabwendbar gewesen.

Die Kläger betonen, dass in Ermangelung höherer Gewalt die CAT sich nicht aus ihrer im Speditionsvertrag vorgesehenen Haftung befreien kann, und dass die CAT und die STVA in ihrer Rolle als Spediteur durch den eigentlichen Beförderer (SNCF) und insbesondere durch dessen Nichterfüllung zentraler Vertragspflichten verpflichtet bleiben und ihnen keine vertraglichen Haftungsbeschränkungen vorhalten können, zumal die SNCF, durch einen schwerwiegenden Verstoß gegen ihre im „Spot-Vertrag“ festgehaltenen Verpflichtung, grob fahrlässig gehandelt habe.

Die Kläger erklären, dass selbst im Fall von höherer Gewalt die SNCF sich aufgrund des schwerwiegenden Verstoßes gegen ihre Vertragspflichten nur teilweise von ihrer Haftung befreien könnte, zumal im Falle der Vertragserfüllung der „Express/Spot-Lieferung“ mindestens vier der fünf Züge nicht dem Hagel ausgesetzt gewesen wären, wodurch die Schäden an den Fahrzeugen erheblich geringer ausgefallen wären.

Unter Berufung auf Artikel L 132-8 des Code de commerce, erklärt die CAT, dass die Tatsache, dass die SAS Renault nicht als Absender im Frachtbrief angegeben sei, sie nicht zum Klagen berechtige, und das Gleiche folglich auch für ihre Versicherer gelte.

Die CAT betont, dass Letztere sich in jedem Falle nicht auf eine rechtliche Subrogation beziehen könnten, da in Anwendung der Klausel 111.2.1 ein Naturereignis nur dann durch die Versicherung gedeckt sei, wenn die üblichen Maßnahmen zur Vermeidung von direkt dadurch verursachten Schäden das Ereignis nicht verhindern konnten oder nicht ergriffen werden konnten. Die CAT betont außerdem, dass die Versicherer sich mangels Beweise einer mit der Forderungsübertragung einhergehenden Begleitzahlung auch nicht auf eine vertragliche Forderungsübertragung berufen könnten.

Die CAT verweist auf die Bestimmungen von Artikel L 133-1 des Code de commerce über die Haftung des Beförderers und dessen Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt und betont, dass der zwischen Renault und der CAT geschlossene Vertrag zur Präzisierung der Verpflichtungen der beteiligten Parteien, der zum Zeitpunkt des Geschehens gültig war, im Falle von höherer Gewalt, insbesondere im Falle von unvermeidbaren Naturereignissen, eine Haftungsbefreiung von Rechts wegen für die CAT vorsehe.

Die CAT weist darauf hin, dass das Hagelgewitter vom 3. August 2004 aufgrund seiner Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit einen Fall von höherer Gewalt darstelle, und dass die Verspätung der SNCF bei der Fahrzeugbeförderung nicht dazu führe, dass Letztere sich nicht mehr auf höhere Gewalt berufen könne, zumal nicht die Verspätung, sondern das Hagelgewitter im Rangierbahnhof von Nîmes die Schäden verursacht habe.

Die CAT folgert daraus, dass sie selbst und die von ihr mit vertretenen Parteien, die STVA und die SNCF, bezüglich der aus dem heftigen Hagelgewitter resultierenden Schäden, aus ihrer Haftung befreit seien, und dass die Ansprüche der SAS Renault und ihren Versicherern unbegründet seien.

Die STVA betont, dass das außergewöhnlich heftige Hagelgewitter vom 3. August 2004 für die SNCF unvorhersehbar und unabwendbar gewesen sei und somit gemäß der Artikel L 133-1 Absatz 1 und L 132-5 des Code de commerce einen, die SNCF und die STVA aus ihrer Haftung befreienden, Fall von höherer Gewalt darstelle.

Die STVA betont, dass im Falle einer Nichtanerkennung von höherer Gewalt, die für den Schaden haftende SNCF die Entschädigung leisten müsse.

Die SNCF fordert die Bestätigung des bereits gesprochenen Urteils.

Die SNCF räumt ein, dass einige im Beförderungsvertrag „Fret express“ vorgesehene Lieferfristen nicht eingehalten werden konnten, betrachtet die Einhaltung der Fristen aber als eine zweitrangige Pflicht, wohingegen sie die Hauptverpflichtung, die Warenbeförderung selbst, pflichtgemäß erfüllt habe. Die SNCF weist auch darauf hin, dass sich unter den zum Zeitpunkt des Gewitters im Rangierbahnhof geparkten Zügen auch ein Zug befand, der die vertraglich geregelte Frist noch erfüllte.

Die SNCF betont, die Lieferfristen keinesfalls absichtlich überschritten zu haben und sieht somit den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit für nicht gerechtfertigt, da diese nicht aus einer einfachen, wenn auch entscheidenden, Vertragspflichtverletzung resultieren könne. Die SNCF weist darauf hin, dass eine vertragliche Entschädigung sich auf vorhersehbare und direkte Schäden beschränke, und dass sie sich durch die Verpflichtung, eine bestimmte Lieferfrist einzuhalten, nicht verpflichtet habe, dem Auftraggeber Schäden zu ersetzen, die durch ein einen Fall von höherer Gewalt darstellendes Gewitter verursacht wurden, zumal die Verspätung die durch das Wetterereignis des 3. August entstandenen Schäden nicht verursacht habe.

## Diskussion

(Auszüge)

Es steht fest, dass am 3. August 2004 fünf mit Renaultfahrzeugen beladene Züge, von denen einige bereits seit mehreren Tagen im Rangierbahnhof von Nîmes abgestellt waren, einem heftigen Hagelgewitter ausgesetzt waren. Die Schäden an den 369 betroffenen Fahrzeugen wurden ohne Widerspruch auf 373'987 € geschätzt.

Die SNCF hat mit der STVA diverse, im Vertrag „Fret express“ zusammengefasste, Beförderungsverträge geschlossen, die eine Lieferfrist „Tag+3“ vorsehen, wobei der Sonntag nicht mitgezählt wird. Daraus ergibt sich für die SNCF die Verpflichtung, nicht nur den Transport sicherzustellen, sondern auch die vorgesehene Frist einzuhalten.

Die SNCF hat eingewilligt, am 23. Juli einen Zug aus 22 Wagen, am 27. Juli einen Zug aus 40 Wagen und am 30. Juli einen Zug aus 7 Wagen von Douai/Maubeuge nach Le Boulou zu befördern, obwohl diese in den täglich zwischen Nîmes und Le Boulou verkehrenden Zug nicht rechtzeitig aufgenommen werden konnten, um die vorgesehene Lieferfrist einhalten zu können. Die SNCF hat es versäumt, rechtzeitig Sonderzüge für die kontinuierliche Beförderung der Fahrzeuge zu ihrem

Bestimmungsort zu organisieren. Stattdessen wurden die Züge ohne besonderen Schutz im Rangierbahnhof von Nîmes geparkt, wo sie zum Zeitpunkt des Hagelgewitters am 3. August gegen 18:30 Uhr bereits mehrere Tage standen.

In Anwendung von Artikel L 133-1 des Code de commerce haftet der Beförderer für alle Schäden, die nicht durch höhere Gewalt verursacht wurden.

Die regelmäßig und mehrmals am Tag ausgestrahlten Wettervorhersagen für Nîmes warnten für den Zeitraum von Montag, den 2. August bis Mittwoch, den 4. August 2004 ausnahmslos vor gewitterartigen Regenfällen mit Überschwemmungen in den Cevennen. Einige Wettervorhersagen sprachen von eventuell sehr heftigen Gewittern und am Dienstag um 12:00 Uhr wurde ausdrücklich vor Gewittern mit Hagelschauern gewarnt.

Zum Teil sehr heftige Gewitter sind in der Region um Nîmes im August nicht außergewöhnlich; vor Gewittern mit Hagelschauern war gewarnt worden und die in der Diskussion dargelegten Aspekte führen nicht zur Feststellung einer außergewöhnlichen Heftigkeit des Gewitters in der Region Nîmes; die für höhere Gewalt notwendige Voraussetzung der Unvorhersehbarkeit eines Ereignisses war daher nicht gegeben; zudem hatte nur eine Verletzung der Vertragspflicht von Seiten der SNCF, die noch dazu zwischen 12:00 und 18:30 Uhr nicht das Geringste unternommen hatte, um den Schaden zu vermeiden, dazu geführt, dass die Fahrzeuge dem Gewitter ausgesetzt waren.

Unter diesen Umständen können die SNCF und somit auch die CAT und die STVA, die gegenüber Renault haften, keine Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen.

Die CAT, die STVA und die SNCF müssen also in solidum zur Zahlung von 350'897 € an die SA AXA und die Tokio MEI und von 23'000 € an die SAS Renault, entsprechend der pauschalen, von Renault selbst zu tragenden Franchise, verurteilt werden.

Innerhalb dieser solidarische Haftung und in Anwendung der Artikel L 132-5 und L 133-1 des Code de commerce, haften die STVA und die SNCF in solidum gegenüber der CAT bezüglich der gegen Letztere ausgesprochenen Verurteilung und die SNCF gegenüber der STVA.

Die CAT, die STVA und die SNCF haben ein Entschädigungsabkommen geschlossen, das auf alle Beförderungen von Neufahrzeugen der CAT im Rahmen des Eisenbahnbeförderungsvertrages auf STVA-eigenen

oder von der STVA gemieteten Güterwagen in allen Bahnhöfen des beschriebenen Streckennetzes Anwendung findet. Dieser Vertrag deckt alle extern verursachten Fahrzeugschäden ab und beschreibt die Berechnungs- und Entschädigungsmodalitäten für Schäden, wobei die Eisenbahn für 50% der Kosten aufkommen muss.

Die SNCF kann aufgrund ihrer Vertragspflichtverletzung keine Haftungsbefreiung geltend machen.

Auf Grundlage von Artikel 1146 des Code civil (Bürgerliches Gesetzbuch) kann sie nicht erfolgreich argumentieren, dass keine Mahnung erfolgt sei, oder dass die durch die Beschädigung verursachten Kosten nicht durch die Verspätung ausgelöst worden seien.

Die von der SNCF geforderte Entschädigung beruht nicht auf einer Lieferfristüberschreitung, sondern auf während des Transports verursachten Beschädigungen an der in der Obhut der SNCF befindlichen Ware. Die SNCF kann in Folge grober Fahrlässigkeit, welche sich nicht nur auf die Überschreitung der Lieferfrist beschränkt, für diese Beschädigungen keine Haftungsbefreiung geltend machen.

Folglich muss die SNCF für den Gesamtschaden aufkommen.

#### **Aus diesen Gründen**

Spricht das Gericht in letzter Instanz ein kontradiktorisches Urteil;

Hebt das bereits gesprochene Urteil vollständig auf;

Urteilt erneut und macht Ergänzungen,

Erklärt die Klage der SAS Renault, der SA AXA und der Tokio MEI gegenüber der CAT, der STVA und der SNCF für zulässig;

Verurteilt die CAT, die STVA und die SNCF in solidum zur Zahlung von 23'000 € zuzüglich des gesetzlichen Zinssatzes ab dem 1. Juli 2005 an die SAS Renault;

Verurteilt die CAT, die STVA und die SNCF in solidum zur Zahlung von 350'987 € zuzüglich des gesetzlichen Zinssatzes ab dem 1. Juli 2005 an die SA AXA und die Tokio MEI;

Erklärt, dass die seit dem 1. Juli 2005 fälligen Zinsen wiederum Zinsen zum gesetzlichen Zinssatz verursachen, zumal sie bereits seit über einem Jahr fällig sind;

Verurteilt die STVA und die SNCF in solidum dazu, vollständig für die gegen die CAT ausgesprochenen Verurteilungen zu bürgen, insbesondere für Prozessentschädigungen und Prozesskosten;

Verurteilt die SNCF dazu, vollständig für die gegen die STVA ausgesprochenen Verurteilungen zu bürgen, insbesondere für Prozessentschädigungen und Prozesskosten.

[Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)  
(Übersetzung)

## Bücherschau

**Allégret, Marc, Taïana, Philippe**, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisCasseur Transport, Heft 636 (5,2009 – Aktualisierung vom 1.9.2009)

Es ist angebracht darauf hinzuweisen, dass zur Regelung des französischen Binnenverkehrs, die CIM seit Juni 2005 vertraglich in die neuen Handelsbedingungen für Fracht der SNCF aufgenommen wurden (s. Zeitschrift 1/2007, S. 13), die Bestimmungen des französischen Rechts bezüglich der Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung gemäß Artikel L.133-1 des französischen Handelsgesetzbuches (Code de commerce) jedoch bestehen bleiben.

Genau diese Bestimmungen werden von den Autoren in Heft 636 untersucht, wobei sukzessive die Haftungsbefreiungsgründe<sup>1</sup> oder die Gründe für Mitverschulden der SNCF untersucht werden.

Der Großteil des Heftes ist den Haftungsbefreiungsgründen gewidmet, durch die der Beförderer, sofern er den Beweis erbringt, von seiner Haftungsvermutung befreit werden kann. Gründe für eine solche Haftungsbefreiung sind höhere Gewalt und Zufall, Mangel an der Sache sowie die Handlung des Absenders oder des Empfängers.

Nach Nennung der beiden herkömmlichen Kriterien (Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit), die für eine Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt gegeben sein müssen, analysieren die Autoren

Spezialfälle, die zur höheren Gewalt gezählt werden können, darunter: Naturereignisse, Handlungen der Obrigkeit, Auswirkung des Krieges, Handlungen Dritter, Streiks, Entgleisungen, Brände und Explosionen sowie Materialmängel.

Obwohl jedem dieser Fälle einige Zeilen gewidmet werden könnten, werden wir uns auf die Punkte beschränken, die die Leser unserer Zeitschrift am stärksten interessieren sollten.

Auch wenn Naturereignisse die klassischen Fälle für höhere Gewalt darstellen, so muss ihre Heftigkeit für den Zeitraum und den Ort an dem sie stattgefunden haben außergewöhnlich hoch gewesen sein (s. Urteil der Cour d'Appel von Versailles vom 2.7.2009, S. 18).

Bezüglich der Kriegsgesetzgebung hat die französische Cour de Cassation eine grobe Fahrlässigkeit wie folgt definiert: „Ein grobe Fahrlässigkeit setzt voraus, dass zum gegebenen Zeitpunkt ein dem Vorsatz nahekommendes, besonders schweres Verschulden gegeben war, aufgrund dessen, das für seine Handlungen verantwortliche Transportunternehmen nicht in der Lage war, den vertraglich angenommenen Auftrag auszuführen.“ (zu den Begriffen des Vorsatzes und der groben Fahrlässigkeit s. die Abhandlung „Bemerkungen zu Artikel 36 der ER CIM“, veröffentlicht in Zeitschrift 3/2009, S. 43 ff.).

Unter die Handlung Dritter (höhere Gewalt) fallen auch Schäden, die der SNCF anvertrauten Ware durch Demonstranten zugefügt wurden. In solchen Fällen, muss der französische Staat für den Schaden aufkommen.

Ein Eisenbahnerstreik kann für die SNCF einen Haftungsbefreiungsgrund wegen höherer Gewalt darstellen. In seinem Urteil vom 11. Januar 2000 hat die Cour de Cassation ausdrücklich dazu Stellung genommen (s. Zeitschrift 3/2001, S. 63ff.). Die Autoren betonen zu Recht, dass dieses im Rahmen des französischen Rechts gesprochene Urteil der Cour de Cassation seinen Grundsatzstatus im internationalen Verkehr CIM insoweit behält, als dass es das Kriterium der Unabwendbarkeit des Ereignisses beinhaltet. In Artikel 23 § 2 ER CIM 1999 wird nämlich lediglich das Kriterium der Unabwendbarkeit genannt, nicht aber das Kriterium der Unvorhersehbarkeit.

Ebenfalls zu erwähnen ist die Tatsache, dass die SNCF zu hundert Prozent haftbar ist, sofern das Entgleisen auf einen Materialmangel des rollenden Materials der SNCF zurückzuführen ist.

<sup>1</sup> Die Grundsätze für die Haftung der SNCF finden sich in Heft 635 LexisNexis, s. Zeitschrift 3/2009, S. 51

Bereits seit dem XIX Jahrhundert hat die Rechtsprechung entschieden, dass der Bruch eines Rades, der Bruch oder die Erhitzung einer Achse oder aber der Bruch einer Kupplung, nicht unter Zufall oder höhere Gewalt fallen. Im Gegensatz zum Seeverkehr, wo im Falle eines versteckten Mangels des Schiffes der Beförderer von seiner Haftung befreit ist, gab es im Landverkehr nur äußerst selten den Fall, dass die Eisenbahn durch einen versteckten Mangel des Transportmittels von ihrer Haftung, gemäß Frachtvertrag, befreit wurde.

Andererseits zeigt die Tatsache, dass es nach 1920 keine Rechtsprechung im Eisenbahnrecht mehr gegeben hat, dass die Eisenbahn sich dieser Sichtweise angeschlossen hat. Der allgemeine Trend des Gedankenguts, der Literatur sowie der Rechtsprechung ging ohnehin mehr und mehr in die Richtung, als dass das Risiko (bei Verkehrsunfällen) und insbesondere das Betriebsrisiko zu Lasten des Unternehmens gehen.

Zum Schluss möchten wir unsere Leser auf die von den Autoren durchgeführte Analyse der deutlich komplexeren Situation verweisen, um die es sich handelt, wenn das Entgleisen durch einen versteckten Mangel eines, an den Zug angekoppelten, Privatwagens verursacht wurde. Ebenfalls verweisen möchten wir auf die von den Autoren geschilderte Entwicklung der rechtlichen Lage seit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1. Juli 2006 und insbesondere des, in den ER CUV und im AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) geregelten, neuen Rechtes für die Verwendung von Wagen. (s. ebenfalls die Abhandlung: „Einstellungsvertrag“ wird vom „Verwendungsvertrag“ abgelöst“, veröffentlicht in Zeitschrift 4/2005, S. 68ff.).

Wie gewöhnlich finden Literatur, Rechtsprechung und praktische Erwägungen ihren angemessenen Platz. Vorangestellt sind bestimmte Stichwörter, eine analytische Zusammenfassung und ein alphabetisches Sachregister.

Einmal mehr zeichnet sich diese, von einem der sowohl national als auch international besten Experten des Eisenbahnrechts mitverfasste, Veröffentlichung durch Vertrauenswürdigkeit und Gründlichkeit aus. All diese Vorzüge machen sie zu einem für Juristen unumgänglichen Referenzwerk.

(Übersetzung)

**Filthaut, Werner, *Haftpflichtgesetz***, Becksche Kurzkomentare, 8., völlig neu bearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2010, 645 Seiten, ISBN: 978-3-406-59011-5 (145.- €)

Die Neuauflage des bekannten Kommentarwerkes, dessen 7. Auflage in der Zeitschrift 3/2006, S. 54 besprochen wurde, steht im Zeichen des „vereinheitlichten Haftpflichtschutzes für Fahrgäste in Europa“. Den Anlass zur Neubearbeitung gaben nämlich die Auswirkungen der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr auf das deutsche Haftpflichtrecht. Während diese Verordnung für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union - mit verschiedenen Ausnahmen - am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten ist, hat der deutsche Gesetzgeber durch ein Gesetz bewirkt, dass die neuen Regelungen einschließlich der Übernahme der Bestimmungen der CIV, die sich im Anhang zur Verordnung befinden, für den Binnenverkehr in Deutschland bereits seit dem 29. Juli 2009 geltendes Recht sind.

Der Autor unterzieht jede einzelne Bestimmung der CIV einer Prüfung im Hinblick auf Artikel 11 der Verordnung zwecks Feststellung, ob das deutsche nationale Recht oder die betroffene Bestimmung der CIV für den Reisenden günstiger ist. Denn die Haftungsbestimmungen der CIV gelten in dem für die Verordnung festgelegten Anwendungsbereich als Gemeinschaftsrecht „unbeschadet geltender nationaler Rechtsvorschriften, die Fahrgästen weitergehenden Schadenersatz gewähren“. Hier einige Beispiele und Ergebnisse dieser Prüfung:

So führt z.B. der Vergleich zwischen § 1 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes (HPfLG) und Artikel 26 § 1 Buchst. b) CIV zur Feststellung, dass § 1 Abs. 2 HPfLG eine für den Fahrgast günstigere Haftungsregelung enthält als Artikel 26 § 1 Buchst. b) CIV und damit Vorrang hat, da der im Haftpflichtgesetz vorgesehene Befreiungsgrund „höhere Gewalt“ für das Merkmal der Unabwendbarkeit einen strengeren Sorgfaltsmassstab fordert. Inwieweit dieser Unterschied eine praktische Auswirkung haben könnte, wird sich wohl erst auf Grund konkreter Fälle erweisen.

Ein weiterer Fall einer günstigeren Regelung im Haftpflichtgesetz betrifft Verlust und Beschädigung von Sachen, die der Reisende an sich trägt oder mit sich führt, sofern der Verlust oder die Beschädigung nicht im Zusammenhang mit Tötung oder Verletzung von Reisenden eingetreten ist. Während der Beförderer gemäß CIV in solchen Fällen nur bei Verschulden haftet (s. Art. 33 § 2 CIV), sieht das deutsche Recht in jedem

Fall eine verschuldensunabhängige Haftung vor (§ 1 Abs. 3 HPfLG).

In Bezug auf ein mitwirkendes Verschulden des Geschädigten, wofür das Haftpflichtgesetz auf das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) verweist, wird eine Übereinstimmung zwischen der CIV und dem deutschen nationalen Recht festgestellt.

Das Gleiche gilt hinsichtlich des Umfangs des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung von Reisenden, abgesehen von der gemäß der Verordnung vorgeschriebenen Vorschusspflicht. Obwohl die CIV das Schmerzensgeld nicht ausdrücklich regelt, bestehen keine Zweifel, dass diesbezügliche Vorschriften gemäß Artikel 29 CIV als Landesrecht auch für Unfälle von Eisenbahnfahrern gelten.

Bezüglich des Rechtes des Geschädigten, zwischen einem Kapitalbetrag und einer Rente zu wählen, kommt der Autor hingegen zum Schluss, dass Artikel 30 CIV eine für den Berechtigten günstigere Regelung enthält, da kein wichtiger Grund vorliegen muss, damit der Berechtigte einen Kapitalbetrag verlangen kann.

Dieser wie immer sehr sorgfältig bearbeitete Standardkommentar des bekannten Autors, der durch seine langjährige Berufserfahrung als Kenner dieser Spezialmaterie ausgewiesen ist, kann wärmstens empfohlen werden. Er ermöglicht es Juristen von Versicherungen und sonstigen Rechtsdiensten, Richtern, Rechtsanwälten und anderen Interessierten, ohne zu große Schwierigkeiten Lösungen bei haftungsrechtlichen Fragen zu finden. Aktuell sind der Vergleich und die Bewertung der Haftungsbestimmungen der CIV einerseits und der Regelungen des deutschen nationalen Rechtes andererseits aus Sicht der rechtlichen Lage der Reisenden für die Praxis äußerst hilfreich.