



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2010

118. Jahrgang • Oktober - Dezember

*Sie
bekommen
die letzte
Ausgabe der
Zeitschrift
der OTIF,
in dem Ihnen
bekannten
Format.*

Die Traditions-Zeitschrift der Organisation hat sich seit 1893 zu regelrechten „Annalen“ entwickelt: ein Sammelwerk, das die Tätigkeiten der OTIF im Allgemeinen und die verschiedenen Schritte der Annahmeverfahren von Gesetzestexten dokumentierte und die endgültig angenommenen Texte veröffentlichte. Dieses Konzept ist das optimierte Erbe einer Zeit, in der der Fach-Informationsfluss ausschliesslich auf die gedruckte Presse angewiesen war. Heute ist die gedruckte Presse eine sinnvolle Ergänzung zu den Kommunikationsmedien, wie Internet und sog. e-Papers, deren Erfolg und Wirtschaftlichkeit verstärkt auf hohe Auflagen und in aller letzter Konsequenz auf eine ernsthaft interessierte Leserschaft angewiesen ist.

Als weder kommerziell ausgerichtetes Magazin noch Plattform des hauptberuflichen Fokusses der Autoren, ist es aus der Sicht der Redaktion an der Zeit, eine Neuausrichtung vorzunehmen, die sowohl der inzwischen gewachsenen Medienlandschaften als auch den Produktionsverfahren Rechnung trägt. Auch wollen wir Ihnen nicht mehr – auch wenn praktisch und handlich gebündelt – die Informationen verkaufen, die auch auf der Webseite der Organisation im Internet abrufbar sind. Deshalb wird sich die Zeitschrift im Sinne eines Amtsanzeigers künftig auf OTIF-relevante Bekanntmachungen konzentrieren und nur noch elektronisch erscheinen. Es bleibt vorerst bei einer Periodizität von 4 Ausgaben pro Kalenderjahr. Abonnementskosten entfallen ersatzlos.

Ich möchte Sie, unsere Leser, bitten, der Redaktion die entsprechende elektronische Mailadresse mitzuteilen, an die die Zeitschrift künftig versendet werden soll. Über Kritik und Anregungen zur künftigen Gestaltung der Zeitschrift würden wir uns freuen.

Ihre

Katja Bürkholz
Katja.Buerkholz@otif.org

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Armenien, S. 95

Listen der Linien 1999

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

Ukraine, S. 95

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

Russische Föderation, Deutschland, S. 95

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

114. Tagung – Bern, 24./25.11.2010 – S. 96

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, S. 96

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 97

Beförderung gefährlicher Güter

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

89. Tagung – Genf, 26.-28.10.2010 – S. 97

RID-Fachausschuss

49. Tagung – Luxemburg, 2.-4.11.2010 – S. 99

Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

Einberufung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

1. Sitzung – Bern, 16.11.2010 – S. 102

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE)

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

53. Tagung – Genf, 4./5.10.2010 – S. 102

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

64. Tagung – Wien, 18./19.11.2010 – S. 103

Rechtssprechung

Hof van Beroep te Antwerpen – Urteil vom 15.06.2009 –
Versiegelter Container – Verlust des Gutes (CMR), S. 104

Cour de Cassation (France) – Urteil vom 16.11.2010 – Beschädigung von auf Eisenbahnwagen geladenen Fahrzeugen durch ein Hagelgewitter (Landesrecht), S. 104

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform 27. Ergänzungslieferung (August 2010) und 28. Ergänzungslieferung (November 2010), S. 105

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

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

4/2010

118. Jahrgang – Oktober - Dezember

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Beitritt zum COTIF

Armenien

Am 30.12.2010 hat die Regierung Armeniens einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. Der Antrag enthält keinen Vorbehalt. Der Generalsekretär hat als Depositär des Übereinkommens den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 11.01.2011 zur Kenntnis gebracht.

Der Beitrittsantrag ist drei Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 11.04.2011, 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.

Listen der Linien 1999

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 6 vom 1. Dezember 2010

Abschnitt „Ukraine“

Infolge der Eintragung der neuen Eisenbahnstrecke „Anlegestelle des Fährhafens Illichivsk – Fährbahnhof Illichivsk (Illichivsk Paromna)“ wird der Abschnitt Ukraine neu herausgegeben (s. COTIF 1999, Artikel 24 §§ 2-5).

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 7 vom 1. Dezember 2010

Abschnitte „Russland“ und „Deutschland“

Infolge der Eintragung des neuen Schifffahrtsunternehmens Anship LLC anstelle der Baltic Shipping Co Ltd werden die Abschnitte Russland und Deutschland neu herausgegeben (s. COTIF 1999, Art. 24 §§ 1, 3-5).

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

114. Tagung

Bern, 24./25. November 2010

Der Verwaltungsausschuss kam zu seiner 114. Tagung am 24./25.11.2010 unter dem Vorsitz von Herrn Petr Stejskal (Tschechische Republik) in Bern zusammen.

Der Verwaltungsausschuss hat sowohl das Arbeitsprogramm 2011/2012 als auch den Voranschlag der OTIF für die Jahre 2011 und 2012 genehmigt.

Darüber hinaus hat der Verwaltungsausschuss die sehr zufriedenstellende finanzielle Situation der OTIF zur Kenntnis genommen, die sich aus zu 97,32% beglichen Beitragszahlungen der Mitgliedstaaten für 2009 ergibt.

Bezüglich des EU-Beitritts zum COTIF hat der Ausschuss den Generalsekretär ermutigt, den (unilateral von der EU abgeänderten) Vereinbarungsentwurf innerhalb eines Monats ab dem Zeitpunkt des Beschlusses durch den Ausschuss zu paraphieren. Sollte der Generalsekretär den Vereinbarungsentwurf nicht in der vorgegebenen Frist paraphiert haben, hat der Ausschuss den Generalsekretär gemäß Artikel 14 § 3 COTIF beauftragt, alle notwendigen Vorbereitungen zur Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zu treffen, welche im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt zum COTIF über den Standpunkt der OTIF entscheiden soll. Diese Tagung der Generalversammlung muss spätestens sechs Monate nach dem Beschluss des Ausschusses stattfinden¹.

Die 115. Tagung des Ausschusses wird am 11./12.05.2011 in Bern stattfinden.

¹ Diese ausserordentliche Generalversammlung ist zwischenzeitlich für den 22./23.06.2011 nach Bern einberufen worden.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Die OTIF beteiligt sich am Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ durch ihre Mitwirkung in der Rechts-, Steuer- und Koordinatorengruppe CIM/SMGS.

An der Sitzung der Rechtsgruppe am 27./28.04.2010 in Vilnius wurde anhand einer Präsentation einer Vertreterin der OTIF die Möglichkeit in Betracht gezogen, in den CIM/SMGS-Verkehren auf die rechtliche Konstruktion „Unterbeförderung/ausführender Beförderer“ zurückzugreifen, um den Kunden eine Transportleistung aus einer Hand anzubieten und um zu vermeiden, dass der Kunde im Falle eines Schadens mit zwei Haftungssystemen (CIM und SMGS) konfrontiert wird. Diesem Lösungsansatz lag der Gedanke zugrunde, dass bei einer über das Gebiet der zwingenden Anwendung der ER CIM hinausgehenden Beförderung eine SMGS-Bahn das Gut auf ihrer Teilstrecke als ausführender Beförderer befördern könnte. Hierzu müssten die Parteien einen Beförderungsvertrag CIM gemäß Artikel 1 § 2 CIM schließen. Da jedoch weder das geltende noch die letzte Version des revidierten SMGS die Unterbeförderung regelt, wurden die in diese Richtung gehenden Arbeiten vorerst zurückgestellt.

Die Rechtsgruppe beschloss, weiterhin vom Modell aufeinanderfolgender Beförderer auszugehen, und konzentrierte sich vielmehr auf das Vorhaben harmonisierter Haftungsbestimmungen, und zwar sowohl im Verhältnis Kunde-Beförderer als auch im Verhältnis Beförderer-Beförderer. In ihrer Sitzung am 07./08.11.2010 in Warschau prüfte sie einen von einer kleinen Arbeitsgruppe vorgelegten Entwurf für „Besondere Haftungsbedingungen“. Der Entwurf sieht vor, dass diese für den Kunden günstigeren Besonderen Haftungsbedingungen von den Parteien des Beförderungsvertrags – durch einen Vermerk im Frachtbrief CIM/SMGS – vereinbart werden können. Die Rechtsgruppe folgte dem Anliegen der Vertreterin der OTIF, in diese besonderen Haftungsbestimmungen, die einen Teil des Inhaltes des mit dem Kunden abzuschließenden Vertrags bilden werden, keine Bestimmungen aufzunehmen, die nur das Verhältnis der Beförderer untereinander regeln. Dieses müsste in einem separaten Dokument geregelt werden, ohne damit die ohnehin nicht einfachen Regelungen, mit denen sich der Kunde vertraut machen muss, zu belasten.

Die weiteren Arbeiten der Rechtsgruppe werden sich im nächsten Jahr nach den hierzu gefassten Beschlüssen der Steuergruppe, die am 23.06.2010 in Wien und am 26.11.2010 in Berlin tagte, richten (bezüglich der Sitzung in Wien s. Zeitschrift 2/2010, S. 26/27). Bei der Sitzung der Steuergruppe in Berlin stellte ein Vertreter der UNECE die im Rahmen der Arbeitsgruppe Eisenbahnverkehr (SC.2) beschlossene Strategie betreffend ein einheitliches Eisenbahnrecht (Unified Railway Law) vor. In einer ersten Etappe sollen Arbeiten einerseits an konkreten Regelungen für einen einzigen, durchgehenden Beförderungsvertrag für Eisenbahnbeförderungen von Gütern zwischen Europa und Asien (Allgemeine/Besondere Beförderungsbedingungen) und andererseits an einer für die globale Staatengemeinschaft annehmbaren politischen Empfehlung (ein Memorandum of Understanding oder ein ähnliches Dokument) parallel durchgeführt werden. Die OTIF wird ebenso wie die OSShD und das CIT dazu ihren Beitrag leisten.

In der Sitzung der Koordinatorengruppe (Berlin, 25.11.2010) konnte erfreulicherweise ein großer Fortschritt betreffend die Ausweitung des Frachtbriefes CIM/SMGS festgestellt werden. Gegenwärtig werden über 50% der Verkehre CIM/SMGS mit dem Frachtbrief CIM/SMGS abgewickelt. Eine weitere Zunahme darf erwartet werden, zumal Russland und die Mongolei vor kurzem ihre Netze zur Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS freigegeben haben. Kasachstan kündigte an, bestimmte Verkehre (alle Transitstrecken und wichtige Verkehrsachsen für den Import) in die dem Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ beigefügte Liste der Verkehrsverbindungen bis Ende 2010 eintragen zu lassen. Laut einer Erklärung eines Vertreters Chinas beabsichtigt China, Verbindungen über drei Grenzübergangsbahnhöfe (Alashankou-Dostyk zwischen China und Kasachstan, Erljan-Zaminuud zwischen China und der Mongolei und Anzuli-Zabaikalsk zwischen China und Russland) für die Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS im Laufe des Jahres 2011 freizugeben.

Die Vertreter der Ukraine berichteten, dass ein Staatsvertrag zwischen der Ukraine und der Türkei über eine neue Fährverbindung zwischen Illichivsk (Ukraine) und Derince (Türkei) vor dem Abschluss steht. Damit die Verkehre über diese Fährlinie im CIM-Regime abgewickelt werden können, trägt die Ukraine auch einen entsprechenden Teil der Eisenbahninfrastruktur (6,7 km Eisenbahnstrecke zwischen der Anlegestelle des Fährhafens Illichivsk und dem Fährbahnhof Illichivsk) in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM ein. Die Eintragung der Fährlinie in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM wird folgen.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3334/2010, p. 556/557 – Transport des personnes. Nouvelles perspectives (congrès de l'IDIT le 17.09.2010) (B. Colette)

Idem, n° 3335/2010, p. 570 – Codification. Ici et ailleurs (Jacques Putzeys sur le Code belge de transport)

Idem, n° 3336/2010, p. 586/587 – Pesage/comptage. Obligations réciproques (M. Tilche)

Idem, n° 3345/2010, p. 727/728 – Ferroviaire Voyageurs. Le retard de trop (B. Colette) ; Accises. Quid en maritime ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee/ International Rail Transport committee, CIT¹), éditions/ Ausgaben/editions 5/2010, 6/2010

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 10/2010, S. 23/24 – Vulkanasche und Rechte der Fluggäste (W. Müller-Rostin)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2010, S. 370-376 – Options in contracts of carriage (V. Ulfbeck)

Zeitschrift für Europäisches Privatrecht, München, 4/2010, S. 830-860 – „Zum Vorteile des Verkehrsnutzers“ – Zwanzig Jahre EU-Passagierrecht im Spannungsfeld zwischen international governance und europäischen Nutzungsrechten (J. Karsten, A. Seidenspinner)

Beförderung gefährlicher Güter

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

89. Tagung

Genf, 26.-28. Oktober 2010

In der Zeit vom 26.-28.10.2010 fand in Genf die 89. Tagung der WP.15 unter dem Vorsitz von Herrn J. A. Franco (Portugal) statt, an der Vertreter von 25 Staaten teilnahmen.

¹ <http://www.cit-rail.org>

Unterweisung von Fahrzeugführern, die an der Seebeförderung gefährlicher Güter beteiligt sind

Die Vorschriften des Abschnitts 1.3.1 des IMDG-Codes betreffend die Ausbildung des Landpersonals, das an der Seebeförderung gefährlicher Güter beteiligt ist, führt in verschiedenen Häfen zu Problemen, weil die zuständigen Behörden von Führern von Straßenfahrzeugen neben der ADR-Schulung auch eine IMDG-Schulung verlangen.

In einem informellen Dokument bat Schweden um die Meinung der WP.15, ob es sinnvoll wäre, im ADR auf den Abschnitt 1.3.1 des IMDG-Codes zu verweisen, um sicherzustellen, dass Fahrer, die ein Ro-Ro-Schiff befahren, auch nach den Vorschriften des IMDG-Codes unterwiesen sind.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass das ADR in Unterabschnitt 1.3.2.2 und in Absatz 8.2.2.3.2 l) vorsieht, dass der Fahrer bei multimodalen Beförderungsvorgängen die für andere Verkehrsträger geltenden Vorschriften kennen muss. Darüber hinaus wurde hervorgehoben, dass für Unterweisungen nach Abschnitt 1.3.1 des IMDG-Codes und Kapitel 1.3 des ADR keine Bescheinigung der zuständigen Behörde erforderlich ist, während Führer von ADR-Fahrzeugen gemäß Unterabschnitt 8.2.2.8 im Besitz eines Schulungsnachweises sein müssen. Aus diesen Gründen war die WP.15 der Ansicht, dass die im ADR geforderten Unterweisungen ausreichend sind, um die Vorschriften des Abschnitts 1.3.1 des IMDG-Codes zu erfüllen.

Interpretation des Absatzes 5.4.1.1.1 g)

Die Vertreterin Finnlands stellte die Frage, ob unter dem Namen und der Anschrift des Absenders, die gemäß Absatz 5.4.1.1.1 g) in das Beförderungspapier einzutragen sind, der Name und die Anschrift des tatsächlichen Absenders, d.h. des Absenders an dem Ort, an dem das Versandstück zur Beförderung aufgegeben wird, zu verstehen sind, oder ob es sich um den Namen und die Anschrift der Zentrale des Unternehmens handeln kann.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass gemäß der Begriffsbestimmung für Absender in Abschnitt 1.2.1 beide Fälle möglich sind und dass bei Beförderungen auf Grund eines Beförderungsvertrages der Name und die Anschrift anzugeben sind, die gemäß der für diesen Beförderungsvertrag anwendbaren Gesetzgebung (z.B. CMR) vorgesehen sind. Auch wurde daran erinnert, dass die als Absender bezeichnete Stelle die Pflichten des Absenders gemäß Kapitel 1.4 erfüllen muss.

Klassifizierung von Benzin mit Bioethanol

In einem weiteren informellen Dokument stellte die Vertreterin Finnlands die Frage, ob Benzin, das höchstens 10 % Bioethanol enthält, der UN-Nummer 1993 ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. oder der UN-Nummer 1203 BENZIN zuzuordnen ist.

Die WP.15 war der Ansicht, dass eine Zuordnung zur UN-Nummer 1203 erfolgen sollte, da diese Eintragung das Produkt am besten beschreibt. Mehrere Delegationen betonten, dass diese Eintragung Präzisierungen zu den Eigenschaften des Produkts enthalte, was für die Bestimmung geeigneter Notfallmaßnahmen wichtig sei.

Ein weiterer Antrag Finnlands bezog sich auf Absatz 5.3.2.1.3, der für Mehrkammer-Tankfahrzeuge, mit denen Treibstoffe der UN-Nummern 1202, 1203, 1223 oder Flugbenzin der UN-Nummer 1268 oder 1863 befördert werden, eine Erleichterung bei der orange-farbenen Kennzeichnung vorsieht. Anstelle einer seitlichen spezifischen Kennzeichnung jedes einzelnen Tankabteils ist in diesem Fall nur eine orangefarbene Tafel mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und der UN-Nummer des gefährlichsten Stoffes an der Front- und Heckseite des Tankfahrzeugs erforderlich.

Dieser Antrag, in Absatz 5.3.2.1.3 auch die UN-Nummer 3475 ETHANOL UND BENZIN, GEMISCH mit mehr als 10 % Ethanol aufzunehmen, wurde von der WP.15 nicht unterstützt, da wegen des Vorhandensein von Ethanol im Gemisch die Anbringung spezifischer orangefarbener Tafeln erforderlich ist, um die Einsatzkräfte über die Eigenschaften dieses Gemisches zu informieren.

Kennzeichnung von Beförderungseinheiten, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten

Der Abschnitt 3.4.10 a) des ADR 2009 bzw. 3.4.13 a) des ADR 2011 sieht vor, dass Beförderungseinheiten, mit denen Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen befördert werden, vorn und hinten mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen zu kennzeichnen sind, sofern sie nicht bereits mit orangefarbenen Tafeln gekennzeichnet sind.

Bei der letzten Tagung der WP.15 hatte der Vertreter der Schweiz die Frage aufgeworfen, ob Beförderungseinheiten, die ausschließlich in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, auch mit orangefarbenen Tafeln anstelle des für begrenzte Mengen vorgesehenen Kennzeichens gekennzeichnet werden dürfen (s. Zeitschrift Nr. 2/2010, S. 42).

Der konkrete Antrag der Schweiz, in Abschnitt 3.4.13 a) des ADR 2011 für Beförderungseinheiten mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen, in denen mehr als 8 Tonnen Versandstücke mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen befördert werden, generell orangefarbene Tafeln anstelle des Kennzeichens für begrenzte Mengen vorzusehen, wurde von der WP.15 nicht angenommen. Eine orangefarbene Kennzeichnung könnte zu Fehleinschätzungen bei den Einsatzkräften und bei Straßenkontrollen führen, da die Anbringung der orangefarbenen Tafeln so gedeutet werden könnte, dass alle Vorschriften des ADR Anwendung finden.

Der damit zusammenhängende Antrag der Schweiz, auch bei Beförderungen in begrenzten Mengen ein Beförderungspapier vorzusehen, damit die Kontrollbehörden feststellen können, unter welchen Bedingungen eine Beförderung durchgeführt wird, wurde von der WP.15 ebenfalls abgelehnt.

Feuerlöscher

Bei der 87. Tagung der WP.15 (Genf, 02.-06.11.2009) wurde auf der Grundlage eines informellen Dokuments Polens festgestellt, dass das in Unterabschnitt 8.1.4.1 b) angegebene Mindestfassungsvermögen der Feuerlöscher unabhängig von der Anzahl der Feuerlöscher in der Beförderungseinheit gilt und insbesondere das in Unterabschnitt 8.1.4.1 a) vorgesehene Fassungsvermögen des für die Bekämpfung eines Motorbrandes oder des Fahrerhauses vorgesehenen Feuerlöschers umfasst. Die WP.15 war jedoch der Meinung, dass der derzeitige Wortlaut des Unterabschnitts 8.1.4.1 zu Fehlinterpretationen führen könnte und deshalb auf der Grundlage eines Änderungsantrages überarbeitet werden sollte (s. Zeitschrift Nr. 4/2009, S. 55).

Der Vertreter der Schweiz hatte einen solchen Änderungsantrag vorbereitet, den er jedoch zu Gunsten eines gemeinsamen Antrags des Vereinigten Königreichs und Schwedens zurückzog. In diesem letztgenannten Antrag wurde vorgeschlagen, die Vorschriften des Unterabschnitts 8.1.4.1 durch eine Tabelle zu ersetzen und dadurch lesbarer zu gestalten. Eine Entscheidung dazu wurde jedoch auf die nächste Sitzung verschoben, um prüfen zu können, ob dieser Antrag, unvorhergesehene Auswirkungen auf das Fassungsvermögen der einzelnen Feuerlöscher haben kann.

Nächste Tagung

Die nächste Tagung der WP.15 wird vom 02.-06.05.2011 in Genf stattfinden.

RID-Fachausschuss

49. Tagung

Luxemburg, 2.-4. November 2010

In der Zeit vom 02.-04.11.2010 fand in Luxemburg unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) die 49. Tagung des RID-Fachausschusses statt. Von den 42 stimmberechtigten Mitgliedstaaten der OTIF waren 16 Staaten vertreten.

Erläuternde Bemerkungen zum Anhang C des COTIF

Vom Sekretariat wurden zu den einzelnen Anhängen zum COTIF in der Vergangenheit erläuternde Bemerkungen erstellt, die als „ergänzende Auslegungsmittel“ im Sinne von Artikel 32 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom Jahr 1969 zu betrachten sind. Die Erläuternden Bemerkungen zum Anhang C (RID) mussten in der Folge von verschiedenen vom RID-Fachausschuss beschlossenen Änderungen ergänzt werden. Das Sekretariat nutzte diese Gelegenheit zu einer Prüfung der gesamten Erläuterungen, um diese auf den letzten Stand zu bringen. Der RID-Fachausschuss genehmigte diese überarbeitete Fassung mit einigen Änderungen.

Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio (Italien)

Bereits bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses (Bern, 18./19.05.2010) stand dieser Punkt auf der Tagesordnung. Er konnte jedoch nicht diskutiert werden, weil Italien an dieser Sitzung nicht vertreten war (s. Zeitschrift 2/2010, S. 46).

Anhand eines zu Beginn der Tagung verteilten Sitzungsdokuments erläuterte der Vertreter Italiens, dass allgemeine Untersuchungen nach dem Unfall von Viareggio ergeben hätten, dass die Dichtheit der Umschließungsmittel bei der Beförderung gefährlicher

Güter nicht immer gewährleistet sei. Um diesen Zustand zu verbessern und um die Einhaltung der im RID enthaltenen Vorschriften zu gewährleisten, sei insbesondere eine Checkliste eingeführt worden, die eine Rückverfolgbarkeit der Kontrollen sicherstellen soll. Dabei sei jedoch darauf geachtet worden, keine Kontrollen vorzusehen, die über die im RID bereits geforderten hinausgehen. Er betonte, dass diese Checklisten nur im nationalen Verkehr vorgeschrieben seien und im internationalen Verkehr nach Italien durch Sichtkontrollen an der Grenze ersetzt würden.

Von einigen Staaten und Nichtregierungsorganisationen wurde in Frage gestellt, ob die Art und Weise, wie diese neuen Maßnahmen umgesetzt wurden, den Vorschriften des Kapitels 1.9 RID und den Vorschriften der Richtlinie 2008/68/EG entspricht, wonach unter anderem die Mitgliedstaaten über das Sekretariat der OTIF bzw. die Europäische Kommission zu informieren sind. Dieses Verfahren wäre auch dem italienischen Ansatz der Verstärkung der Kontrollen dienlich gewesen, weil auch die übrigen Mitgliedstaaten ihrerseits ihre Kontrolltätigkeit hätten ausweiten können, um eventuell bestehende Sicherheitsprobleme abzustellen. Insbesondere die Beifügung einer Checkliste zum Beförderungspapier wurde als neue Pflicht angesehen, die das RID bisher nicht vorsieht.

Der Vertreter Italiens wurde gebeten, dem RID-Fachausschuss einen endgültigen Unfallbericht oder gegebenenfalls einen Zwischenbericht über den Eisenbahnunfall von Viareggio vorzulegen, damit dort die gefahrgutrechtlichen Konsequenzen des Unfalls auch im Hinblick auf die aktuellen Überlegungen zu Entgleisungsdetektoren diskutiert und gegebenenfalls Maßnahmen abgeleitet werden können.

Der Vertreter Italiens wurde darüber hinaus gebeten, dem RID-Fachausschuss eine förmliche Begründung für die nationale Vorschrift des Beifügens einer Checkliste zum Beförderungspapier zu liefern und gegebenenfalls einen Antrag auf Änderung des RID zu unterbreiten.

Da der Abschnitt 1.8.1 behördliche Kontrollen zur Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter nicht verpflichtend vorschreibt, sollte – auch von Seiten der Europäischen Kommission im Gefahrgutregelungsausschuss – geprüft werden, ob eine mit dem Straßenverkehr vergleichbare Kontrollrichtlinie entwickelt werden sollte. Darüber hinaus müsste geprüft werden, ob die für den Beförderer vorgeschriebenen Kontrollen, die momentan nur im Rahmen repräsentativer Stichproben erfolgen müssen (s. Absatz 1.4.2.2.1 RID), wie im Straßenverkehr systematisiert werden sollten.

Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wechselbehältern

Der Vertreter Schwedens stellte in einem Dokument fest, dass im Zusammenhang mit der Akzeptanz der Kennzeichnungsvorschriften des ADR im Huckepackverkehr nunmehr unterschiedliche Anforderungen für das Anbringen von Großzetteln im Schienenverkehr gelten. Während ein Wechselbehälter mit Versandstücken im kombinierten Verkehr mit Großzetteln (Placards) versehen sein müsste, sei für den gleichen Wechselbehälter, der auf einem Anhänger im Huckepackverkehr befördert werde, eine orangefarbene Blanko-Kennzeichnung ausreichend.

In einem Rückblick erläuterte der Vorsitzende, dass zum Anbringen von Großzetteln an Wechselbehältern in der WP.15 und im RID-Fachausschuss unterschiedliche Meinungen bestünden. Während im RID-Fachausschuss immer die Ansicht vertreten worden sei, dass ein Wechselbehälter, der gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 als Container gilt, wie ein Container zu kennzeichnen sei, sei es den Straßenverkehrsverbänden in der WP.15 gelungen, für Wechselbehälter eine erleichterte Kennzeichnung durchzusetzen. Diese Erleichterungen gelten jedoch gemäß der Bemerkung (Bem.) zu Unterabschnitt 5.3.1.2 ADR nicht für im kombinierten Verkehr Straße/Schiene beförderte Wechselbehälter und gemäß der Bem. zu Unterabschnitt 5.3.1.3 ADR nicht für Trägerfahrzeuge, auf denen Wechselbehältern im kombinierten Verkehr Straße/Schiene befördert werden. Er wies darauf hin, dass eine Änderung der RID-Kennzeichnungsvorschriften für Wechselbehälter wiederum zu einer Abweichung zu den Kennzeichnungsvorschriften für Container führen würde.

Während einige Delegationen eine erneute Anpassung der Kennzeichnungsvorschriften des RID an das ADR für nicht notwendig erachteten und eine sicherheitstechnische Begründung forderten, waren andere Delegationen der Ansicht, dass auch im Eisenbahnverkehr eine orangefarbene Blanko-Kennzeichnung allgemein ausreichend sein könnte, da die sich aus den Großzetteln ergebende Information unter anderem durch die Informationspflicht gegenüber dem Infrastrukturbetreiber bereits auf andere Weise vorliegt.

Der Vertreter Schwedens wurde gebeten, zusammen mit Vertretern anderer interessierter Staaten bis zur nächsten Tagung des RID-Fachausschusses einen Textvorschlag zu unterbreiten, der das Gesamtsystem des Abschnitts 5.3.1 RID in Zusammenhang mit den Bem. zu den Unterabschnitten 5.3.1.2 und 5.3.1.3 ADR berücksichtigt. Neben der Option der allgemeinen Zulassung

orangefarbener Blanko-Kennzeichnungen auf Wechselbehältern, könnte auch die Option der Zulassung orangefarbener Blanko-Kennzeichnungen für Wechselbehälter auf im Huckepackverkehr beförderten Anhängern unter nachträglicher Anpassung der genannten Bem. im ADR vorgeschlagen werden.

Absatz 5.4.1.2.2 d) RID

Der Vertreter der UIC bat den RID-Fachausschuss um Prüfung, ob die Bestimmung in Absatz 5.4.1.2.2 d) (Angabe des frühesten Öffnungszeitpunkts der Sicherheitsventile von Kesselwagen, die tiefgekühlt verflüssigte Gase enthalten, im Beförderungspapier) grundsätzlich notwendig ist und falls ja, auch auf Beförderungen leerer, ungereinigter Kesselwagen, ortsbeweglicher Tanks und Tankcontainer angewendet werden muss.

Die Diskussion ergab, dass das Ziel der Regelung darin besteht, sicherzustellen, dass das Gas während der gesamten Beförderung im Tank verbleibt, und dass die Streichung des Vermerks keine Lösung darstellt. Vielmehr sollte überlegt werden, ob das für ortsbewegliche Tanks geltende internationale System, das die Bestimmung einer Referenzhaltezeit gemäß Absatz 6.7.4.2.8 und einer tatsächlichen Haltezeit gemäß Unterabschnitt 4.2.3.7 und eine Angabe dieser Zeiten auf dem Tank vorsieht, Vorteile gegenüber einer Angabe im Beförderungspapier aufweist.

Der Vertreter der UIC wurde gebeten, für die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen erneuten Antrag vorzubereiten, der auf die Diskussionen im RID-Fachausschuss eingeht und in dem auch das Abstellen technischer Ursachen für ein frühzeitiges Abblasen (z.B. mangelhafte Isolierungen) näher betrachtet werden sollte.

Baumusterzulassungen für Kesselwagen

Der Vertreter der UIP wies in einem Diskussionspapier auf Probleme hin, die insbesondere für Kesselwagen durch die zeitliche Begrenzung von Baumusterzulassungen oder deren Zurückziehen auf Grund von Änderungen der technischen Vorschriften entstehen. Diese zeitliche Begrenzung oder das Zurückziehen könne dazu führen, dass der Kesselwagen nach Ablauf oder Zurückziehen der Baumusterzulassung zwar durch eventuelle Übergangsvorschriften im unveränderten Zustand weiterbetrieben werden darf, dass aber für Umbauten, die wegen wechselnder Kundenanforderungen im Kesselwagenbereich häufiger vorgenommen werden, eine vollständig neue Zulassung des Kesselwagens erforderlich wird. Bisher seien Umbauten auf

der Grundlage von Ergänzungen zu den zeitlich unbegrenzt gültigen Baumusterzulassungen möglich gewesen.

Das zweite im Diskussionspapier der UIP beschriebene Problem bezog sich auf den Umstand, dass es heute keine separaten Baumusterzulassungen für einzelne Teile eines Tanks, sondern nur eine einzige Baumusterzulassung für den gesamten Tank mit seiner Ausrüstung gibt. Dies könne zu Schwierigkeiten beim Austausch verschiedener Teile führen.

Da wegen der späten Vorlage des Dokuments eine vertiefte Diskussion nicht möglich war und wegen der möglichen Auswirkungen auf Tankfahrzeuge und Tankcontainer eine Erörterung in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erforderlich ist, wurde der Vertreter der UIP gebeten, seinen Antrag der Tank-Arbeitsgruppe der nächsten Gemeinsamen Tagung als offizielles Dokument zu unterbreiten.

Da gemäß Unterabschnitt 1.6.3.37 bestehende Baumusterzulassungen spätestens bis Ende Dezember 2012 überprüft und mit den Vorschriften des Absatzes 1.8.7.2.4 oder 6.8.2.3.3 in Übereinstimmung gebracht werden müssen, ist eine dringende Lösung der Problematik angezeigt. Der Vertreter der UIP bat die Mitgliedstaaten bis dahin um eine pragmatische Vorgehensweise.

Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)

Entgleisungen

Der Vertreter der ERA berichtete, dass im Rahmen der Studien zur Entgleisungsdetektion derzeit vom Auftragnehmer Det Norske Veritas (DNV) die von verschiedenen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern implementierten Sicherheitsmaßnahmen zusammengetragen werden, durch die entweder Entgleisungen verhindert oder die Folgen einer Entgleisung begrenzt werden. Darüber hinaus würden Informationen über alle auf dem Markt erhältlichen Produkte gesammelt.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass die Entscheidung zur Einführung von Entgleisungsdetektoren auf Wunsch der Europäischen Kommission aufgeschoben worden sei und dass die Europäische Kommission den RID-Fachausschuss bis November 2011 in die Lage versetzen müsse, eine Entscheidung zu treffen, damit diese im RID 2013 berücksichtigt werden könne. Er betonte, dass es wichtig sei, dass DNV auch

Informationen bei denjenigen Stellen einhole, die sich in der Vergangenheit intensiv mit Fragen der Entgleisungsdetektion befasst hätten (z.B. Fa. Knorr-Bremse, UIC-Eisenbahnunternehmen und Anwender, die auf freiwilliger Basis Entgleisungsdetektoren einsetzen (SBB, Wascosa)). Darüber hinaus sollten auch Unfallauswertungen miteinbezogen werden (z.B. Entgleisung eines Zuges mit Chlor-Kesselwagen am 28.02.2005 in Ledsgård (Schweden), Eisenbahnunglück in Viareggio).

Der Vertreter der ERA wurde gebeten, bei der nächsten, für den Oktober 2011 vorgesehenen Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" die Zwischenergebnisse der Studie vorzustellen.

Für die Instandhaltung zuständige Stellen

Der Vertreter der ERA informierte den RID-Fachausschuss über ein beabsichtigtes Zertifizierungssystem für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und den Entwurf einer diesbezüglichen europäischen Verordnung.

Als Folge der Diskussion wurde der Vertreter der ERA gebeten, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses kurze Informationen zu liefern, ob aus dem Zertifizierungssystem Auswirkungen auf Unternehmen für die Instandhaltung von Kesselwagen auf der Basis des RID entstehen. Sollte dies der Fall sein, müsste eine Regelung im RID erfolgen. Durch die Einführung von Qualitätssicherungssystemen könnten für Tanks von Kesselwagen vergleichbare Qualitätsanforderungen aufgestellt werden, wie sie beispielsweise bereits für Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Druckgefäße bestehen.

Nächste Tagung

Die 50. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 21. - 25.11.2011 in Schweden stattfinden.

Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

Einberufung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

Die OTIF in Bern setzt Zeichen

Bern, 16. November 2010

Am 16.11.2010 wurde zum ersten Mal der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr einberufen.

In der konstituierenden Sitzung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr haben die Mitgliedstaaten der OTIF ein Zeichen zum Aufbruch gesetzt. Der Ausschuss folgte dem OTIF-Sekretariat hinsichtlich:

- der konzeptionellen Ausrichtung der künftigen Arbeiten
- der der Wahl des Ansatzes zugrunde liegenden Analyse der Ausgangssituation
- des vorgeschlagenen Arbeitsprogrammes 2010 – 2012.

Im Unterschied zu anderen internationalen Organisationen wird die Arbeit des Ausschusses sich nicht auf eine Informationensammlung der Mitgliedstaaten der OTIF stützen, sondern auf Vorarbeiten des Sekretariates. Der Ausschuss wird in weiteren 4 Sitzungen bis Herbst 2012 der Generalversammlung der OTIF anhand eines Massnahmenkataloges, ein konkretes Handlungsinstrumentarium vorschlagen.

Ziel ist, die allgemein beklagten zeitraubenden Hindernisse auf Verbindungen im eurasischen Schienenverkehr zu mildern oder ganz zu beseitigen.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE)

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

53. Tagung

Genf, 4./5. Oktober 2010

Die Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ (WP.24) kam am 4./5.10.2010 unter dem Vorsitz von Herrn Viardot (Frankreich) und dem Vize-Vorsitz von Herrn Maillard (Belgien) für ihre 53. Tagung in Genf zusammen.

Im Einklang mit der 2009 zur Tätigkeit und zukünftigen Organisation der WP.24 getroffenen Entscheidung (s. Zeitschrift 4/2009, S. 63) war die Tagung geprägt von der Debatte über folgendes für die Tagung aufgespartes.

Thema: „**Möglichkeiten und Schwierigkeiten der intermodalen Beförderungen auf Wasserstraßen**“.

Die Debatte wurde geleitet von Herrn Boris Kluge (Direktor der „Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.“ (SGKV)).

Ausgehend von den Präsentationen¹ u.a. zum Duisburger Hafen und zum Canal Seine-Nord-Europe sowie auf der Grundlage der beiden Hintergrunddokumente, von denen eins von der SKVG und das andere von einem Sonderfachausschuss der UNECE vorbereitet wurde, hat die WP.24 die Rolle der intermodalen Beförderung auf Wasserstraßen beleuchtet und Maßnahmen zur Erhöhung ihrer Anziehungskraft und Wettbewerbsfähigkeit sowie die Ergänzung zu Straße und Schiene im Rahmen einer von Tür zu Tür reichenden fortlaufenden Transportkette diskutiert.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt dieser WP.24 Tagung, dem die OTIF besonderes Interesse zuspricht, ist die Frage der **Annäherung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme**. Einmal mehr waren die **Rotterdammer Regeln** Gegenstand der Debatte. Einige Delegationen zweifelten an der Kompatibilität und Komplementarität der Rotterdammer Regeln mit den für andere Transportmittel anwendbaren Rechtsinstrumenten (CMR, CIM, CMNI). Daher hat die WP.24 die Schaffung einer informellen (freiwilligen) Expertengruppe beschlossen, die ein Papier zum Geltungsbereich und den praktischen Konsequenzen der Rotterdammer Regeln im Bezug auf den Landverkehr und den paneuropäischen intermodalen Verkehr (ohne Seeverkehr) verfassen wird.

Schlussendlich hat die WP.24 die Steigerung der Synergieeffekte mit anderen Arbeitsgruppen, insbesondere mit der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr (SC.2), beschlossen. 2011 wird sie sich „back-to-back“ mit der SC.2 treffen, um gemeinsame Interessenschwerpunkte wie die Rolle der Terminals zu diskutieren.

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

64. Tagung

Wien, 18./19. November 2010

Die Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr (SC.2) kam am 18./19.11.2010 auf Einladung der österreichischen Regierung und der Organisation für Sicherheit und

Zusammenarbeit in Europa (OSZE) zu ihrer 64. Tagung in Wien zusammen. Den Vorsitz hatte Herr Kulesza (Polen) inne, Vize-Vorsitzender war Herr Groot (Niederlande).

Neben einer Vertreterin der OTIF waren Delegierte aus 20 Staaten sowie Vertreter der Europäischen Kommission, des TER-Projekts, der OSShD, des CIT und der UIC anwesend.

Behandelt wurden unter anderem folgende, oft auf der Tagesordnung der SC.2 zu findende Themen: Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), TER-Projekt, eurasische Transportkorridore und Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Vorsitzende der Task Force für die **Sicherung der Eisenbahnen** hat die SC.2 über die Folgemaßnahmen der diesbezüglich bei der 63. Tagung ausgesprochenen Empfehlungen¹ (s. Zeitschrift 4/2009, S. 62f) informiert. Die SC.2 hat beschlossen, die vorgestellten und zukünftigen Arbeiten in diesem Bereich im Zusammenhang mit den Schlussfolgerungen des UNECE-Forums zur Sicherung des Binnenverkehrs am 31.01.2011 in Genf einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

Betreffend die **Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr** hat die SC.2 von den Entwicklungen an anderen Stellen Kenntnis genommen. Zu vermerken waren hier die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem neuen Anhang 9 des Übereinkommens von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen (s. Zeitschrift 2/2010, S. 49/50), der Stand des Projekts Frachtbrief CIM/SMGS oder die konstituierende Sitzung des Ausschusses für Erleichterung im Eisenbahnverkehr der OTIF.

Die von der hierzu ins Leben gerufenen informellen Expertengruppe bei der 63. Tagung verfassten zusammenfassenden Bemerkungen² zur **Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts** (s. Zeitschrift 4/2009 S. 62f) wurden von der SC.2 mit kleineren Änderungen angenommen. Die aktive Mitarbeit der OTIF bei den drei Sitzungen dieser informellen Expertengruppe im Jahre 2010 versteht sich von selbst und muss hier nicht extra hervorgehoben werden. Da diese Frage besonders in rechtlicher und institutioneller Hinsicht äußerst

¹ s. <http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-presentations/24presentations.html>

¹ s. <http://www.unece.org/trans/doc/2009/sc2/ECE-TRANS-SC2-63-inf01e.pdf>

² s. <http://www.unece.org/trans/doc/2011/itc/ECE-TRANS-2011-03e.pdf>

vielschichtig ist, und in der paneuropäischen Region und längs der eurasischen Transportkorridore Unterschiede zwischen den regionalen, nationalen und internationalen Rechtssystemen existieren, möchte man den Weg der Harmonisierung und Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts etappenweise und Schritt für Schritt beschreiten. Drei Hauptetappen zeichnen sich bereits ab:

- es soll kurzfristig ein Instrument ähnlich eines „Memorandum of Understanding“/einer Resolution/Erklärung zu den allgemeinen Beförderungsbedingungen des eurasischen Eisenbahnverkehrs erstellt werden;
- mittelfristig sollen Modellvorschriften zum internationalen Eisenbahnverkehr verfasst werden;
- langfristig wird ein Übereinkommen zum internationalen Eisenbahnverkehr angestrebt.

Darüber hinaus hat die SC.2 beschlossen, dem im März 2011 tagenden Binnenverkehrsausschuss diese zusammenfassenden Bemerkungen zukommen zu lassen, damit die für die erste Etappe nötigen Arbeiten schnellstmöglich beginnen können. In Abhängigkeit der Ergebnisse dieser ersten Etappe wird sich die SC.2 mit den mittel- und langfristig notwendigen Arbeiten befassen. Der Binnenverkehrsausschuss wird erst nach Abschluss der ersten Etappe über die Umsetzung der mittel- und langfristigen Maßnahmen entscheiden.

Schließlich wird sich die SC.2 um die Zustimmung des Binnenverkehrsausschusses zu den zusammenfassenden Bemerkungen und der Schaffung einer Expertengruppe aus unter anderem OTIF, CIT und OSShD bemühen, die parallel die allgemeinen Bedingungen der eurasischen Beförderungsverträge ausarbeiten sollen.

Bei ihrer nächsten Tagung wird die SC.2 den Stand der Arbeiten, das Projekt „Memorandum of Understanding“ oder andersartige von der Expertengruppe entwickelte Instrumente sowie die allgemeinen Beförderungsbedingungen, auf denen es beruht, überprüfen, so dass es bei der Tagung des Binnenverkehrsausschusses 2012 zur Unterschrift aufgelegt werden kann.

Rechtsprechung

Hof van Beroep te Antwerpen

Urteil vom 15. Juni 2009 ¹

Der Beförderer kann sich zur Begründung seiner Haftungsbe freiung bei Verlust (Diebstahl) nicht darauf berufen, dass ihm die genaue Art des in einem versiegelten Container geladenen Gutes nicht mitgeteilt wurde.

s. Artikel 17 Abs. 2 CMR ²

(Aus: Europäisches Transportrecht No. 2-2010, S. 199/200 - Text des Urteils auf Niederländisch. Leitsatz redaktionell angepasst)

Cour de Cassation (Frankreich)

Urteil vom 16. November 2010 ¹

Da er für Schäden an Fahrzeugen auf seit mehreren Tagen abgestellten Güterwagen haftet, kann der Beförderer sich nicht auf eine Vereinbarung berufen, die seine Schadensersatzpflicht auf 50% der äußeren Beschädigungen begrenzt.²

Die Tatsache, die Fahrzeuge trotz schwerer Unwetterwarnungen mehrere Tage ungeschützt stehen gelassen zu haben, stellt einen Fall von grober Fahrlässigkeit des Eisenbahnbeförderers dar.

S. Artikel 133-1 des französischen Code de commerce (Handelsgesetzbuch)

¹ Nr. 2008/AR/1352

² Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 23 § 2 CIM.

¹ Vorangegangene Instanz : Cour d'Appel de Versailles, Urteil vom 02.07.2009, s. Zeitschrift 1/2010, S. 18 ff.

² Im internationalen Verkehr wäre eine Vereinbarung, wonach der Beförderer seine Schadensersatzpflicht auf 50% der äußeren Beschädigungen begrenzt, im Lichte des Artikels 5 CIM zu beurteilen: In Bezug auf Fälle, in denen der Beförderer ansonsten gemäß Artikel 23 § 2 CIM von seiner Haftung befreit wäre (z.B. wegen unvermeidbarer Umstände) oder in denen die Vermutung gemäß Artikel 23 § 3 CIM (z.B. Entstehen des Schadens wegen einer besonderen Gefahr wie etwa der Beförderung in offenen Wagen) nicht widerlegt ist, würde es sich um eine zulässige Vereinbarung zu Gunsten des Kunden (Haftungserweiterung) handeln. In Bezug auf Fälle, in denen der während des Haftungszeitraums entstandene Schaden weder auf eine Ursache gemäß Artikel 23 § 2 noch gemäß Artikel 23 § 3 CIM zurückzuführen ist, würde es sich um eine unwirksame, gemäß Artikel 5 CIM nichtige Vereinbarung handeln, da eine solche Vereinbarung die Haftung des Beförderers einschränkt.

(Auszug aus: Bulletin des transports et de la logistique, Paris, Nr. 3343/2010, S. 705)

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 27. Ergänzungslieferung (August 2010) und 28. Ergänzungslieferung (November 2010).

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt die notwendige Aktualisierung; Texte und Kommentierungen werden vervollständigt (zuletzt s. Zeitschrift 2/2010, S. 54). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften, sie enthält jedoch auch Vorschriften des europäischen und des internationalen Rechtes.

Die 27. Lieferung enthält überwiegend eine Aktualisierung deutscher innerstaatlicher Gesetze und Verordnungen, die einen Bezug zum Eisenbahnwesen aufweisen, darunter Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt (GGVSEB) sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). In den Neufassungen des AEG und der EVO wurde die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten des Fahrgastes im Eisenbahnverkehr berücksichtigt. Somit kann der Benutzer z.B. nachschlagen, wie die Anwendungsbereiche der EG-Verordnung einerseits und des AEG und der EVO andererseits abgegrenzt sind.

In der Neufassung der Gefahrgut-Verordnung Straße, Eisenbahn und (neu) Binnenschiffahrt (Juni 2009) sind die Zuständigkeiten verschiedener Behörden in Bezug auf Beförderungen gefährlicher Güter und die Pflichten der einzelnen an Beförderungen gefährlicher Güter beteiligten Personen (Absender, Beförderer, Empfänger, Verloader, Verpacker, Befüller usw.) nicht nur klar festgelegt, sondern auch durch eine neue systematische Gliederung (entgegen der Fassung vom November 2006) deutlich hervorgehoben. Die 28. Lieferung enthält die im August 2010 abgeänderte Fassung dieser Verordnung.

Im Teil „Europäisches Recht“ wird die konsolidierte Fassung der Richtlinie des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates) wiedergegeben.

Die 28. Lieferung beschränkt sich auf eine Aktualisierung des Teils „Deutsches Recht“.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der Informationsflut die Übersicht behält.