



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

6/2000

108^e Année • Novembre - Décembre
108. Jahrgang • November - Dezember

Sommaire

Communications de l'Office central

Liste des lignes CIV, p. 389

Liste des lignes CIM, p. 389

Version arabe du Protocole 1999, p. 390

Arab version of the Protocol 1999, p. 390

Organes de l'OTIF

Assemblée générale

6ème Assemblée générale - Berne, 15/16.11.2000 - p. 391

Comité administratif

94ème session - Berne, 13/14.11.2000 - p. 394

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU) - Genève, 13-17.11.2000 - p. 396

Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU) - Genève, 4-13.12.1999 - p. 399

Accords particuliers multilatéraux du RID, p. 411

Coopération avec les organisations et associations internationales

Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit)

Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, p. 412

Etudes

Dr Catharin Wolfgang, Evolutions dans le domaine du droit ferroviaire, p. 413

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Liste der Linien CIV, S. 389

Liste der Linien CIM, S. 389

Arabische Fassung des Protokolls 1999, S. 390

Arab version of the Protocol 1999, p. 390

Organe der OTIF

Generalversammlung

6. Generalversammlung - Bern, 15./16.11.2000 - S. 391

Verwaltungsausschuss

94. Tagung - Bern, 13./14.11.2000 - S. 394

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO) - Genf, 13.-17.11.2000 - S. 396

Expertenausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO) - Genf, 4.-13.12.1999 - S. 399

Multilaterale Sondervereinbarungen RID, S. 411

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)

Entwurf eines Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, S. 412

Abhandlungen

Dr. Catharin, Wolfgang, Entwicklungstendenzen im Eisenbahnrecht, S. 413

Jurisprudence

Landgericht Berlin - Arrêt du 9.3.2000 - Responsabilité du chemin de fer (CIM) - Transport en wagon découvert, p. 457

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Londres, 3.11.2000 - p. 460

Bibliographie

Kunz Wolfgang (éditeur), Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire), 9ème livraison complémentaire, p. 461

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 463

Rechtsprechung

Landgericht Berlin - Urteil vom 9.3.2000 - Haftung der Eisenbahn (CIM) - Beförderung in offenen Wagen, S. 457

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - London, 3.11.2000 - S. 460

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht, 9. Ergänzungslieferung, S. 461

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 463

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :
Office central des transports internationaux ferroviaires,
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
E-mail : otif@otif.ch
Internet : www.otif.ch

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail: otif@otif.ch
Internet : www.otif.ch

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication bimestrielle de l'Office central
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Zweimonatszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

Communications de l'Office central

Mitteilungen des Zentralamtes

Liste des lignes CIV (Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 48 du 30 novembre 2000

Chapitres "France", "Grèce", "Hongrie", "Irlande", "Italie", "Royaume-Uni" et "Suisse"

En raison des modifications apportées aux chapitres mentionnés ci-dessus, ces chapitres ont été réédités.

Liste des lignes CIM (Edition du 1er mai 1985)

Lettre circulaire de l'Office central no 64 du 30 novembre 2000

Chapitres "France", "Hongrie", "Irlande", "Pays-Bas" et "Suisse"

En raison des modifications apportées aux chapitres mentionnés ci-dessus, ces chapitres ont été réédités.

Liste der Linien CIV (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 48 vom 30. November 2000

Abschnitte "Frankreich", "Griechenland", "Ungarn", "Irland", "Italien", "Vereinigtes Königreich" und "Schweiz"

Infolge der in den oben erwähnten Abschnitten vorgenommenen Änderungen wurden diese Abschnitte neu herausgegeben.

Liste der Linien CIM (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 64 vom 30. November 2000

Abschnitte "Frankreich", "Ungarn", "Irland", "Niederlande" und "Schweiz"

Infolge der in den oben erwähnten Abschnitten vorgenommenen Änderungen wurden diese Abschnitte neu herausgegeben.

Version arabe du Protocole 1999

Grâce à la collaboration avec l'Union arabe des chemins de fer (UACF), l'Office central dispose d'une version arabe du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 tel qu'il a été adopté par la 5^{ème} Assemblée générale de l'OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999, v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss.). Cette traduction a été établie en accord avec les Etats membres de l'OTIF arabophones concernés et publiée par l'Organisation en tant que traduction officielle (art. 45, § 2 COTIF dans la version du Protocole 1999). Elle peut être obtenue auprès de l'Office central au prix de Frs. 30.-.

Arabische Fassung des Protokolls 1999

Dank der Zusammenarbeit mit dem Arabischen Eisenbahnverband (UACF) verfügt das Zentralamt über eine arabische Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, wie es von der 5. Generalversammlung der OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) beschlossen worden ist (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff). Diese Übersetzung wurde im Einvernehmen mit den betroffenen arabischsprachigen Mitgliedstaaten der OTIF erarbeitet und von der Organisation als amtliche Übersetzung herausgegeben (Art. 45 § 2 COTIF in der Fassung des Protokolls 1999). Sie ist beim Zentralamt zum Preis von sFr. 30.- erhältlich.

Arab version of the Protocol 1999

Thanks to the cooperation with the Arab Union of Railways (UACF), the Central Office disposes of an arab version of the Protocol of 3 June 1999 for the modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 as adopted by the 5th General Assembly of OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999, s. Bulletin 3/1999, p. 91 f.p. and Bulletin 2/2000, p. 94 f.p.). This translation has been worked out in agreement with the concerned Arabic speaking Member States of OTIF and published as official translation by the Organisation (Art. 45 § 2 COTIF in the version of the Protocol 1999). It is available at the Central Office at a price of sFr. 30.-.

Organes de l'OTIF

6ème Assemblée générale

Berne, 15/16 novembre 2000

La 6ème Assemblée générale de l'OTIF s'est tenue les 15 et 16 novembre 2000 à Berne. 35 des 40 Etats membres, y compris le dernier membre en date, la Lettonie, dont l'adhésion a pris effet le 1er septembre 2000 (v. Bulletin 5/2000, p. 337) étaient représentés. Cinq Etats, qui soit ont déposé une demande d'adhésion¹, soit entrent en ligne de compte pour une adhésion à court ou à moyen terme², ont participé en tant qu'observateurs. Etaient également représentés en tant qu'observateurs la Communauté européenne (CE), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ainsi que trois associations internationales non gouvernementales.

Les décisions prises par l'Assemblée générale ressortent du document final reproduit ci-dessous. Alors que la 5ème Assemblée générale (Vilnius, 26.5.-3.6.1999, v. Bulletin 3/1999, p. 91 ss.) a marqué la fin de la révision en profondeur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1980, la 6ème Assemblée générale a traité en premier lieu des questions statutaires, en particulier la composition du nouveau Comité administratif, ainsi que le cadre budgétaire pour la prochaine période quinquennale. Celui-ci comporte des orientations importantes pour l'avenir, étant donné que des tâches supplémentaires importantes ont été confiées à l'Organisation par le Protocole de Vilnius, notamment dans le domaine de l'harmonisation technique et dans celui d'une procédure d'admission uniforme du matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international. L'Assemblée générale a également décidé de l'introduction anticipée de l'anglais en tant qu'élément essentiel d'une activité axée sur le futur.

Document final (extrait)

1. En application de l'article 6 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, la 6ème Assemblée générale de l'Organisation a siégé les 15 et 16 novembre 2000 à Berne.

¹ Ukraine, v. Bulletin 3/1997, p. 88/89.
Ukraine, s. Zeitschrift 3/1997, S. 88/89.

² Lors de l'Assemblée générale, la République fédérale de Yougoslavie et la Géorgie ont respectivement fait une déclaration d'intention. Le 24 janvier 2001, la République fédérale de Yougoslavie a présenté une demande officielle d'adhésion.
Die Bundesrepublik Jugoslawien und Georgien haben anlässlich der Generalversammlung je eine Absichtserklärung abgegeben. Am 24. Januar 2001 hat die Bundesrepublik Jugoslawien einen formellen Beitrittsantrag gestellt.

Organe der OTIF

6. Generalversammlung

Bern, 15./16. November 2000

Die 6. Generalversammlung der OTIF tagte am 15. und 16. November 2000 in Bern. Es waren 35 der 40 Mitgliedstaaten der OTIF vertreten einschließlich des jüngsten Mitglieds, Lettland, dessen Beitritt am 1. September 2000 wirksam geworden ist (s. Zeitschrift 5/2000, S. 337). Fünf Staaten, die entweder einen Antrag auf Beitritt bereits gestellt haben¹ oder die für einen Beitritt in einer nahen oder weiteren Zukunft in Frage kommen², haben als Beobachter teilgenommen. Ebenfalls als Beobachter waren die Europäische Gemeinschaft (EG), die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) sowie drei nichtstaatliche internationale Verbände vertreten.

Aus dem nachstehend abgedruckten Schlussdokument sind die Beschlüsse der Versammlung zu ersehen. Während die 5. Generalversammlung (Vilnius, 26.5.-3.6.1999, s. Zeitschrift 3/1999, S. 91ff) die grundlegende Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 abgeschlossen hat, widmete sich die 6. Generalversammlung in erster Linie statutarischen Geschäften, insbesondere der Zusammensetzung des neuen Verwaltungsausschusses und dem Budgetrahmen für die nächsten fünf Jahre. Dieser enthält wichtige Weichenstellungen für die Zukunft, weil durch das Protokoll von Vilnius der Organisation wesentliche zusätzliche Aufgaben übertragen wurden, insbesondere im Bereich der technischen Harmonisierung und eines einheitlichen Zulassungsverfahrens für Eisenbahnmateriale, das im internationalen Verkehr verwendet wird. Die Generalversammlung stimmte auch der vorgezogenen Verwendung des Englischen als wesentliches Element einer zukunftsgerichteten Tätigkeit zu.

Schlussdokument (Auszug)

1. In Anwendung des Artikels 6 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 tagte die 6. Generalversammlung der Organisation am 15. und 16. November 2000 in Bern.

2. Ont participé à l'Assemblée générale :

2.1 **35 des 40 Etats membres de l'OTIF**

Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran, Italie, Lettonie, Liban, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Macédoine (Ex-République yougoslave de), Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Tunisie, Turquie;

2.2 **5 Etats ayant le statut d'observateur**

Estonie, Géorgie, Fédération de Russie, Ukraine, République fédérale de Yougoslavie;

2.3 **1 Organisation supranationale**

Communauté européenne (CE);

2.4 **1 Organisation internationale**

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT);

2.5 **3 Associations internationales**

Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Union internationale des tarifeurs (IVT)
Union internationale des chemins de fer (UIC).

3. En vertu de l'article 6 du Règlement intérieur, l'**Office central** a assuré le Secrétariat.4. L'**Assemblée générale** a élu

- Président :

M. Michel Aymeric (France)

- 1er Vice-président :

M. Mahmoud Ben Fadhl (Tunisie)

- 2ème Vice-président :

M. Josef Galovi_ (Slovaquie).

...

2. An der Generalversammlung nahmen teil:

2.1 **35 der 40 Mitgliedstaaten der OTIF**

Algerien, Deutschland, Österreich, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Iran, Italien, Lettland, Libanon, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Mazedonien (ehemalige jugoslawische Republik), Monaco, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Vereinigtes Königreich, Slowakei, Slowenien, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei;

2.2 **5 Staaten mit Beobachterstatus**

Estland, Georgien, Russische Föderation, Ukraine, Bundesrepublik Jugoslawien;

2.3 **1 supranationale Organisation**

Europäische Gemeinschaft (EG);

2.4 **1 internationale Organisation**

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT);

2.5 **3 internationale Verbände**

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT),
Internationaler Verband der Tarifeure (IVT),
Internationaler Eisenbahnverband (UIC).

3. Gemäß Artikel 6 der Geschäftsordnung besorgte das **Zentralamt** die Sekretariatsgeschäfte.4. Die **Generalversammlung** wählte

- als Vorsitzenden:

Hr. Michel Aymeric (Frankreich)

- als ersten stellvertretenden Vorsitzenden:

Hr. Mahmoud Ben Fadhl (Tunesien)

- als zweiten stellvertretenden Vorsitzenden:

Hr. Jozef Galovi_ (Slowakei).

...

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>6. L'Assemblée générale a délibéré conformément au Règlement intérieur adopté le 2 octobre 1985, toutefois avec les modifications décidées par la 5ème Assemblée générale ainsi qu'avec celles adoptées lors de cette session qui sont entrées en vigueur immédiatement après la prise de décision (v. chiffre 7.2 et Annexe ³).</p> | <p>6. Die Generalversammlung beriet auf Grund der Geschäftsordnung, die sie am 2. Oktober 1985 angenommen hatte, jedoch mit den von der 5. Generalversammlung beschlossenen Änderungen sowie mit den in dieser Tagung beschlossenen Änderungen, die unmittelbar nach der Beschlussfassung hierüber in Kraft getreten sind (s. Ziff. 7.2 und Anlage ³).</p> |
| <p>7. L'Assemblée générale a :</p> | <p>7. Die Generalversammlung</p> |
| <p>7.1 adopté son ordre du jour;</p> | <p>7.1 nahm ihre Tagesordnung an;</p> |
| <p>7.2 adopté les amendements de son Règlement intérieur sur la base de la COTIF 1980 (Annexe ⁴);</p> | <p>7.2 billigte die Änderungen ihrer Geschäftsordnung auf der Grundlage des COTIF 1980 (Anlage ⁴);</p> |
| <p>7.3 approuvé, avec une majorité des deux tiers, en application anticipée de l'article premier, § 6 de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999, l'introduction de l'anglais en tant que troisième langue de travail et de délibération dans les organes de l'OTIF à compter du 1er janvier 2001;</p> | <p>7.3 beschloss mit einer Mehrheit von zwei Dritteln, in vorgezogener Anwendung des Artikels 1 § 6 COTIF in der Fassung des Protokolls 1999, das Englische als dritte Arbeits- und Verhandlungssprache in den Organen der OTIF ab 1. Januar 2001 einzuführen;</p> |
| <p>7.4 pris acte du Rapport du Comité administratif sur son activité durant la période 1996 à 2000 en l'approuvant;</p> | <p>7.4 nahm zustimmend Kenntnis vom Bericht des Verwaltungsausschusses über seine Tätigkeit während der Amtszeit 1996 bis 2000;</p> |
| <p>7.5 déterminé la composition du Comité administratif, pour la période 2001 à 2005, comme suit :</p> | <p>7.5 bestimmte die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit 2001 bis 2005 wie folgt:</p> |
| <p>Algérie
Autriche
Danemark
France
Grèce
Iran
Pays-Bas
Pologne
Roumanie
Royaume-Uni
Slovaquie
Suisse;</p> | <p>Algerien
Österreich
Dänemark
Frankreich
Griechenland
Iran
Niederlande
Polen
Rumänien
Vereinigtes Königreich
Slowakei
Schweiz;</p> |
| <p>7.6 pris acte du Rapport sur l'état des ratifications du Protocole 1990, de la transposition en droit national des dispositions complémentaires de 1993 et des ratifications du Protocole 1999;</p> | <p>7.6 nahm Kenntnis vom Bericht über den Stand der Ratifikationen des Protokolls 1990, der Übertragung der Zusatzbestimmungen von 1993 in nationales Recht und der Ratifikationen des Protokolls 1999;</p> |

³ pas éditée
nicht wiedergegeben

⁴ pas éditée
nicht wiedergegeben

7.7 fixé le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles, pour la période de 2001 à 2005, de la manière suivante :

Pour chaque année, l'augmentation du montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ne doit pas excéder le taux d'inflation constaté en Suisse durant l'année en cours, étant entendu

- que le montant maximal théorique des dépenses à la fin de 2000 est fixé à Frs. 3'140'000.-,

et

- que le montant maximal des dépenses ne saurait excéder Frs. 3'650'000.- en l'an 2005;

7.8 chargé l'Office central de convoquer un Groupe de travail afin que les propositions des Etats membres et les suggestions de l'Office central concernant la modification du Règlement intérieur soient examinées suffisamment tôt, de manière à pouvoir soumettre pour adoption à la prochaine Assemblée générale un nouveau Règlement intérieur sur la base de la COTIF dans la teneur du Protocole 1999. Les Etats suivants font partie de ce Groupe de travail : Allemagne, Belgique, Danemark, France, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse, Tunisie. Les autres Etats membres, qui sont intéressés à participer à ce Groupe de travail, sont invités à le communiquer à l'Office central avant le 31 décembre 2000.

7.7 setzte den Höchstbetrag der jährlichen Ausgaben für den Zeitraum 2001 bis 2005 wie folgt fest:

Die Zunahme des Höchstbetrages, den die jährlichen Ausgaben der Organisation erreichen dürfen, darf pro Jahr die in der Schweiz für das laufende Jahr festgestellte Teuerungsrate nicht überschreiten, wobei

- der theoretische Höchstbetrag der Ausgaben Ende 2000 auf sFr. 3'140'000.- festgesetzt ist

und

- der Höchstbetrag der Ausgaben im Jahre 2005 sFr. 3'650'000.- nicht übersteigen darf;

7.8 beauftragte das Zentralamt, eine Arbeitsgruppe zur Prüfung der Anträge der Mitgliedstaaten und der Anregungen des Zentralamtes zur Änderung der Geschäftsordnung so rechtzeitig einzuberufen, dass der nächsten Generalversammlung eine neue Geschäftsordnung auf der Grundlage des COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 zur Annahme vorgelegt werden kann. Der Arbeitsgruppe gehören folgende Staaten an: Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Portugal, Vereinigtes Königreich, Slowakei, Schweiz, Tunesien. Die anderen Mitgliedstaaten, die an einer Teilnahme interessiert sind, werden eingeladen, dies dem Zentralamt bis spätestens 31. Dezember 2000 mitzuteilen.

Comité administratif

94ème session

Berne, 13/14 novembre 2000

Le Comité administratif s'est réuni à Berne pour la dernière session de la période quinquennale 1996-2000. Cette session s'est tenue, les 13 et 14 novembre 2000, immédiatement avant la 6ème Assemblée générale (v. p. 392). La Présidence était assumée par M. Carlos del Olmo Morand, délégué suppléant de l'Espagne, qui a été nommé Président pour le reste de cette période par le Comité lors de sa session extraordinaire du 29 juin 2000 (v. Bulletin 3/2000, p. 200).

Le Comité a approuvé le programme de travail 2001 et le

Verwaltungsausschuss

94. Tagung

Bern, 13./14. November 2000

Der Verwaltungsausschuss der OTIF trat zu seiner letzten Tagung in der Amtszeit 1996-2000 in Bern zusammen. Die Tagung fand unmittelbar vor der 6. Generalversammlung (s. S. 392), am 13. und 14. November 2000, unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand, Stellvertretendem Delegierten Spaniens, der vom Ausschuss bei dessen außerordentlichen Tagung vom 29. Juni 2000 für den Rest der Amtszeit zum Vorsitzenden gewählt worden ist (s. Zeitschrift 3/2000, S. 200), statt.

Der Ausschuss genehmigte das Arbeitsprogramm 2001

budget 2001. La situation financière de l'Organisation a été estimée satisfaisante. Le taux kilométrique provisoire qui sert de base au calcul des contributions pourrait être fixé à Frs. 6.30.

Le Comité a, par ailleurs, traité de questions de personnel. Il a procédé aux adaptations du Statut du personnel rendues nécessaires, d'une part, par la nomination de M. Hans Rudolf Isliker au poste de Directeur général, et d'autre part, par la création d'un poste de Premier conseiller. Le Comité a ensuite approuvé les conditions d'engagement de M. Hans Rudolf Isliker. Il a enfin nommé M. Gerfried Mutz Premier conseiller qui en cette qualité assume la fonction de suppléant du Directeur général.

Les délégués se sont accordés à reconnaître que le Comité, tel qu'il était composé, a travaillé avec efficacité dans une ambiance des plus amicales.

Le Comité se réunira, dans sa nouvelle composition, en session extraordinaire, le 19 janvier 2001, en vue notamment de désigner l'Etat qui assumera la Présidence du Comité durant la période 2001-2005.

sowie den Haushalt 2001. Die finanzielle Lage der Organisation wurde als zufriedenstellend erachtet. Der vorläufige Kilometersatz, der als Grundlage für die Berechnung der Beiträge dient, könnte auf sFr. 6.30 festgesetzt werden.

Der Verwaltungsausschuss befasste sich außerdem mit Personalangelegenheiten. Er nahm die erforderlichen Anpassungen des Personalstatuts vor, die sich einerseits aus der Ernennung von Herrn Hans Rudolf Isliker zum Generaldirektor und andererseits aus der Schaffung des Postens des Ersten Rates ergaben. Der Ausschuss genehmigte anschließend die Einstellungsbedingungen von Herrn Hans Rudolf Isliker. Schließlich ernannte er Herrn Dr. Gerfried Mutz zum Ersten Rat, der in dieser Eigenschaft die Funktion des Stellvertreters des Generaldirektors ausübt.

Die Mitglieder des Ausschusses stellten übereinstimmend fest, dass der Verwaltungsausschuss in dieser Zusammensetzung sehr konstruktiv und in einer ausgezeichneten freundschaftlichen Atmosphäre gearbeitet habe.

Der Ausschuss in seiner neuen Zusammensetzung wird am 19. Januar 2001 zu einer außerordentlichen Tagung zusammentreten, insbesondere um den Staat zu bezeichnen, der während der Amtszeit 2001-2005 den Vorsitz des Ausschusses übernehmen wird.

Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

69ème session

Genève, 13-17 novembre 2000

Ce Groupe de travail a à nouveau consacré l'essentiel de son temps à finaliser l'ensemble du texte restructuré de l'ADR, notamment à la lumière des décisions prises par la Réunion commune RID/ADR de septembre (v. Bulletin 5/2000, p. 362 ss.).

Interprétation de la mesure transitoire du 1.6.1.1

Le Groupe de travail a convenu, sur proposition du CEFIC et de la Pologne, que l'interprétation de cette mesure transitoire de 18 mois pour l'application de l'ADR restructuré doit être aussi large et souple que possible, c.-à-d. :

- a) qu'elle concerne toutes les dispositions (annexes A et B), sauf lorsqu'il en est disposé autrement (p. ex. pour la classe 7);
- b) qu'une application combinée des dispositions de l'ADR actuel et de celles de l'ADR restructuré est permise pendant toute la période transitoire.

Remarque de l'Office central

Cette interprétation devrait également pouvoir être appliquée pour le RID.

Conseiller à la sécurité

En ce qui concerne les nouvelles dispositions relatives au conseiller à la sécurité, il a été rappelé qu'il était prévu que la directive européenne y relative soit révoquée une fois que ces nouvelles dispositions de l'ADR (et du RID) seraient applicables.

Placardages des caisses mobiles

La proposition de l'UIC visant à prescrire le même placardage (plaques-étiquettes) pour les caisses mobiles utilisées en transport combiné rail/route que pour les grands conteneurs faisait suite aux débats de la Réunion commune à ce sujet. Après un débat où plusieurs délégations auraient souhaité que ces propositions soient discutées en profondeur l'an prochain et que l'IRU eut proposé que ces caisses

Gefährliche Güter

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

69. Tagung

Genf, 13.-17. November 2000

Diese Arbeitsgruppe hat sich erneut mit der Fertigstellung des gesamten umstrukturierten Textes des ADR befasst, insbesondere im Lichte der Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung RID/ADR vom September (s. Zeitschrift 5/2000, S. 362 ff).

Auslegung der Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.1.1

Die Arbeitsgruppe kam auf Antrag des CEFIC und Polens überein, dass die Auslegung dieser achtzehnmonatigen Übergangsvorschrift betreffend die Anwendung des umstrukturierten ADR so weit und so flexibel als möglich sein sollte, d. h., dass:

- a) sie alle Vorschriften (Anlagen A und B) betrifft, sofern nicht anders beschlossen wurde (z. B. für die Klasse 7);
- b) eine kombinierte Anwendung der Vorschriften des geltenden ADR und jener des umstrukturierten ADR während der gesamten Übergangsperiode gestattet ist.

Bemerkung des Zentralamtes

Diese Auslegung sollte auch für das RID gelten.

Sicherheitsberater

Bezüglich der neuen Vorschriften betreffend den Sicherheitsberater wurde daran erinnert, dass vorgesehen ist, die entsprechende EU-Richtlinie zurückzuziehen, sobald diese neuen Vorschriften des ADR (und des RID) anwendbar sind.

Anbringen von Großzetteln an Wechselbehältern

Der Antrag der UIC, der darauf abzielte, für die im kombinierten Schienen-/Straßenverkehr eingesetzten Wechselbehälter das Anbringen der gleichen Großzettel wie für die Großcontainer vorzuschreiben, erfolgte im Nachgang zu den diesbezüglichen Diskussionen der Gemeinsamen Tagung. Zum Abschluss einer Debatte, in der mehrere Delegationen den Wunsch geäußert hatten, dass diese Anträge

mobiles devraient être placardées comme les conteneurs dès leur arrivée dans les terminaux, ce qui revenait à ne rien changer à la situation actuelle (!), le Groupe de travail a adopté la proposition de l'UIC avec 16 voix favorables et sans opposition.

Remarque de l'Office central

Au grand soulagement des gestionnaires des terminaux quand il ne s'agit pas des chemins de fer eux-mêmes !

Exemptions de la réglementation

Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles étaient favorables à l'idée proposée par le CEFIC de modifier ces dispositions pour tenir compte des besoins des artisans, des exploitants agricoles et des détaillants qui doivent transporter de petites quantités. Certaines ont cependant estimé que ces cas pourraient être traités dans le contexte existant des exemptions liées à la nature de l'opération de transport [1.1.3.1 c)] et d'autres ont considéré que cette proposition allait trop loin dans le sens des exemptions.

Le représentant de la Commission européenne a annoncé que la directive cadre 94/55/CE (ADR) (et 96/49/CE RID ?) allait être modifiée pour permettre aux Gouvernements de prendre des mesures au niveau du trafic national pour régler les problèmes de ce genre, mais qu'il serait évidemment souhaitable qu'une solution harmonisée puisse être trouvée dans l'ADR.

Remarque de l'Office central

Les mêmes règles existent, il est vrai, dans le RID (marg. 17 actuel), mais le trafic ferroviaire n'est guère concerné en l'occurrence.

Montage de soupapes de sécurité sur les citernes sous pression

Dans une proposition l'AEGPL (Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés) a fait remarquer que les prescriptions de l'ADR (et du RID aussi) ne permettent pas de monter de telles soupapes de capacité suffisante sur les citernes sous pression de grande capacité, contrairement aux dispositions pour les citernes mobiles de l'ONU.

Plusieurs délégations ont appuyé cette proposition de reprendre ces dispositions de l'ONU, notamment à cause des risques d'explosion lorsque ces grandes citernes sont exposées à un incendie.

nächstes Jahr eingehend beraten werden, und die IRU den Antrag gestellt hatte, diese Wechselbehälter wie auch die Container unmittelbar nach deren Ankunft in den Umschlagbahnhöfen mit Großzetteln zu versehen - was darauf hinauslaufen würde, an der gegenwärtigen Situation nichts zu ändern (!) -, nahm die Arbeitsgruppe den Antrag der UIC mit 16 Ja-Stimmen und keiner Nein-Stimme an.

Bemerkung des Zentralamtes

Zur großen Erleichterung der Betreiber von Umschlagbahnhöfen, wenn nicht sogar der Eisenbahnen selbst!

Freistellungen von den Vorschriften

Mehrere Delegationen sprachen sich für den Antrag des CEFIC aus, diese Vorschriften zu ändern, um den Bedürfnissen der Handwerker, der Landwirte und der Einzelhändler, die kleine Mengen zu befördern haben, Rechnung zu tragen. Einige Delegationen waren jedoch der Auffassung, dass diese Fälle im Rahmen der bestehenden Freistellungen in Zusammenhang mit der Art der Beförderungsdurchführung [1.1.3.1 c)] behandelt werden könnten, während andere wiederum der Meinung waren, dass dieser Antrag im Sinne der Freistellungen zu weit ginge.

Der Vertreter der Europäischen Kommission teilte mit, dass die Rahmenrichtlinie 94/55/EG (ADR) (und 96/49/EG RID ?) geändert würde, um den Regierungen die Möglichkeit zu geben, Probleme dieser Art durch Maßnahmen im nationalen Verkehr zu regeln. Es sei jedoch wünschenswert, eine harmonisierte Lösung im ADR zu finden.

Bemerkung des Zentralamtes

Tatsächlich bestehen die gleichen Regeln im RID (gegenwärtige Rn. 17), doch ist der Eisenbahnverkehr kaum betroffen.

Einbau von Sicherheitsventilen in Drucktanks

In einem Antrag bemerkte der AEGPL (Europäischer Flüssiggase-Verband), dass es im Gegensatz zu den Vorschriften für die ortsbeweglichen UN-Tanks die Vorschriften des ADR (und auch des RID) nicht ermöglichen, Sicherheitsventile mit ausreichender Kapazität in großvolumige Drucktanks einzubauen.

Mehrere Delegationen unterstützten diesen Antrag auf Übernahme dieser UN-Vorschriften, insbesondere auf Grund der Explosionsgefahr, wenn diese großvolumigen Tanks einem Brand ausgesetzt sind.

D'autres ont estimé que les prescriptions relatives aux citernes ADR (et RID) sont plus souples que celles de l'ONU et ont exprimé des réserves quant à l'interprétation des dispositions relatives au calcul des débits de ces soupapes pour les citernes ONU.

L'AEGPL a été invitée à présenter une proposition plus complète à la Réunion commune.

Sécurité dans les tunnels routiers

Le Groupe de travail a été informé des travaux de l'OCDE et de l'Association internationale permanente des congrès routiers (AIPCR) concernant le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels, notamment des recommandations qui seraient faites concernant l'évaluation des risques liés au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, la définition de groupes de cargaisons de marchandises dangereuses aux fins de restriction de circulation dans les tunnels routiers, les méthodologies d'aide à la décision, les mesures de réduction de risque, etc. .

Le Groupe de travail a noté en particulier que le Groupe de l'OCDE/AIPCR souhaitait une mise en oeuvre harmonisée du système proposé à l'échelon mondial dans le cadre de réglementations nationales et internationales, notamment par le biais de l'ADR, ainsi que la participation des experts du WP.15 pour la mise au point définitive d'un système de groupement des cargaisons.

Plusieurs délégations se sont félicitées de ces travaux et ont souligné l'importance de l'harmonisation en rappelant les difficultés et les entraves à la circulation liées à l'application de mesures nationales restrictives selon le marginal 10 599 de l'ADR. L'introduction d'un système de groupement et une référence dans l'ADR restructuré aux modèles d'évaluation de risque et de prise de décision permettraient peut-être de réduire ces difficultés du moins dans le cas des tunnels.

Remarque de l'Office central

L'actualité oblige, le problème des tunnels n'a été abordé dans le Groupe de l'OCDE/AIPCR, pour l'instant, que sur le plan routier. Il faut dire que ces 50 dernières années les chemins de fer n'ont heureusement eu à déplorer qu'un seul accident très grave dans un tunnel (en Espagne il y a quelques dizaines d'années)

Andere Delegationen waren der Auffassung, dass die Vorschriften betreffend die ADR- (und RID-)Tanks flexibler sind als jene der UNO, und äußerten Bedenken hinsichtlich der Auslegung der Vorschriften zur Berechnung der Abblasmenge dieser Ventile für UN-Tanks.

Der AEGPL wurde gebeten, der Gemeinsamen Tagung einen vollständigeren Antrag vorzulegen.

Sicherheit in Straßentunnels

Die Arbeitsgruppe wurde über die Arbeiten der OECD und des ständigen internationalen Verbandes der Straßenkongresse (AIPCR) betreffend die Beförderung gefährlicher Güter in Tunnels unterrichtet, und zwar insbesondere über die Empfehlungen betreffend die Einschätzung der Gefahren, die mit der Beförderung gefährlicher Güter in Straßentunnels verbunden sind, die Begriffsbestimmung von Ladungsgruppen gefährlicher Güter im Hinblick auf Beförderungsbeschränkungen in Straßentunnels, die Entscheidungshilfen, die Maßnahmen zur Verringerung der Gefahren usw.

Die Arbeitsgruppe stellte insbesondere fest, dass die Gruppe der OECD/AIPCR eine harmonisierte Umsetzung des auf weltweiter Ebene vorgeschlagenen Systems im Rahmen von nationalen und internationalen Regelungen, insbesondere über das ADR, wünscht. Des weiteren wurde der Wunsch nach einer Teilnahme der Experten der WP.15 für das endgültige Erstellen eines Systems zur Gruppierung der Ladungen geäußert.

Mehrere Delegationen zeigten sich über diese Arbeiten erfreut und unterstrichen die Bedeutung der Harmonisierung, indem sie an die Schwierigkeiten und die Beförderungsbehinderungen im Zusammenhang mit der Anwendung restriktiver nationaler Maßnahmen gemäß Randnummer 10 599 des ADR erinnerten. Die Einführung eines Systems zur Gruppierung und ein Verweis im umstrukturierten ADR auf die Modelle zur Bewertung der Gefahren und zur Entscheidungsfindung würden es eventuell ermöglichen, zumindest im Falle der Tunnels, diese Schwierigkeiten zu vermindern.

Bemerkung des Zentralamtes

Aus Aktualitätsgründen wurde das Problem der Tunnels in der Gruppe der OECD/AIPCR vorläufig nur auf der Ebene des Straßenverkehrs behandelt. Dazu ist anzumerken, dass die Eisenbahnen in den vergangenen fünfzig Jahren glücklicherweise erst einen einzigen schweren Unfall (in Spanien vor mehreren Jahrzehnten) zu verzeichnen hatten, in dem gefährliche

impliquant des marchandises dangereuses

Güter beteiligt waren.

Liste alphabétique

La Réunion commune de mars 2000 (v. Bulletin 2/2000, p. 139) avait décidé, à l'exemple du RID, que la liste alphabétique devrait faire partie officielle de l'ADR (Tableau B du chapitre 3.2). Le secrétariat de la CEE/ONU n'a pas tenu compte de cette décision puisque cette liste sera reprise dans la publication, mais non en tant que partie des annexes officielles de l'ADR, car faute de temps et de propositions écrites de texte, il n'a pas été en mesure de respecter cette décision de la Réunion commune. Le Président a renchéri qu'il n'y avait pas de raison de revenir sur le fond de la structure officielle décidée autrefois ! La décision de la Réunion commune n'a même pas été soumise au vote et le rapport de la réunion ne fait pas mention de cette "décision" contraire !

Remarque de l'Office central

L'on aurait pu avancer la même argumentation pour ne pas procéder à la restructuration ...

Alphabetisches Verzeichnis

Die Gemeinsame Tagung hatte im März 2000 (s. Zeitschrift 2/2000, S. 139) beschlossen, dass das alphabetische Verzeichnis dem Beispiel des RID folgend einen offiziellen Teil des ADR (Tabelle B des Kapitels 3.2) bilden sollte. Das Sekretariat der ECE/UNO hat diesen Beschluss nicht berücksichtigt, da dieses Verzeichnis zwar in der Veröffentlichung übernommen wird, jedoch nicht als Teil der offiziellen Anlagen des ADR, da das Sekretariat mangels Zeit und schriftlichen Textvorschlägen nicht in der Lage war, diese Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung einzuhalten. Der Vorsitzende fügte hinzu, dass es keinen Grund gäbe, grundsätzlich auf die in der Vergangenheit beschlossene offizielle Struktur zurückzukommen. Der Beschluss der Gemeinsamen Tagung wurde nicht einmal zur Abstimmung gestellt und im Bericht über die Tagung wird dieser gegensätzliche "Beschluss" nicht einmal erwähnt!

Bemerkung des Zentralamtes

Die gleichen Argumente hätten auch angeführt werden können, um die Umstrukturierung nicht durchzuführen ...

Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

21ème session

Genève, 4-13 décembre 2000

27 experts ou observateurs gouvernementaux et 24 organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales ont participé aux travaux aux fins de mise au point et d'approbation de la 12ème édition révisée du Règlement type de l'ONU dont les modifications ou nouveaux textes avaient en partie déjà été adoptés par 3 sessions du Sous-comité lors de la période biennale 1999/2000. Près d'une cinquantaine de documents officiels figuraient à l'ordre du jour ainsi que plus de 80 documents informels (en anglais uniquement) ..., nouveau record absolu !!!

5 groupes de travail ad hoc ont siégé soit parallèlement, soit pendant la pause de déjeuner pour traiter des gaz, des piles au lithium, des émulsions à base de nitrate

Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

21. Tagung

Genf, 4.-13. Dezember 2000

27 Regierungsexperten oder -beobachter und 24 zwischenstaatliche oder nicht staatliche internationale Organisationen haben an den Arbeiten zur Fertigstellung und Genehmigung der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks, dessen Änderungen oder neuen Texte zum Teil bereits im Verlauf des Zweijahreszeitraums 1999/2000 von 3 Tagungen des Unterausschusses angenommen wurden, teilgenommen. Auf der Tagesordnung standen fast fünfzig offizielle Dokumente sowie mehr als achtzig informelle Dokumente (ausschließlich in Englisch) ..., was einen neuen absoluten Rekord darstellt!!!

5 Ad-hoc-Arbeitsgruppen tagten entweder parallel oder während der Mittagspausen um Fragen zu Gasen, Lithium-Batterien, Emulsionen auf

d'ammonium, des divergences avec le Code IMDG et de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques (ONU/OIT).

Séquence de l'information dans le document de transport

(v. Bulletin 5/2000, p. 347)

Comme il fallait s'y attendre, les perdants lors de la décision du Sous-comité se sont mobilisés pour que le Comité revienne sur sa décision de faire figurer en premier le No ONU. Ils ont estimé (IATA, OACI, Etats-Unis, Industrie chimique nord-américaine) que cette séquence a peu d'importance du point de vue de la sécurité, mais que ce changement entraînerait un coût économique énorme (plusieurs millions de dollars), d'une part à cause de la mise à jour des systèmes informatiques, d'autre part pour les programmes de formation.

Le représentant de l'UIC a souligné que pour les transports ferroviaires internationaux dans les régions multilingues comme l'Europe, l'indication du No ONU en première position est un facteur de sécurité, car pour la première intervention en cas d'accident, les cheminots et les services d'urgence ne sont pas en mesure de comprendre un nom chimique, surtout s'il figure dans une langue étrangère. Ce n'est qu'au cours de la deuxième étape de l'intervention que les spécialistes peuvent utiliser l'information résultant de la connaissance du nom chimique. Il a souligné par ailleurs que le Comité avait adopté des modifications à l'information à inclure dans le document de transport, notamment l'indication du risque subsidiaire, et **que cette modification obligerait de toutes façons l'industrie à modifier, pour des raisons de sécurité bien justifiées, ses systèmes informatiques et à former le personnel.** Une modification simultanée de la séquence de l'information n'entraînerait donc pas des coûts supplémentaires. Il a proposé que dans un premier temps l'on autorise les deux séquences.

Cette intervention, appuyée par certains experts européens, fut un tournant dans la discussion et le compromis pour autoriser l'usage optionnel des deux séquences (soit le No ONU en premier, soit le nom chimique en premier) a été adopté à une large majorité. Certains experts ont cependant estimé que ce compromis n'est pas souhaitable car l'industrie de leur pays souhaite qu'il ne puisse pas y avoir de différences possibles entre les diverses réglementations modales ou

Ammoniumnitrat-Basis sowie Unterschiede zum IMDG-Code und die Harmonisierung der Kriterien für die Einordnung der physischen Gefahren (UNO/ILO) zu behandeln.

Reihenfolge der Information im Beförderungsdokument

(s. Zeitschrift 5/2000, S. 347)

Wie zu erwarten, haben sich die Verlierer bei der Beschlussfassung des Unterausschusses mobilisiert, damit der Ausschuss auf seinen Beschluss, die UN-Nummer zuerst aufzuführen, zurückkommt. Diese (IATA, ICAO, Vereinigte Staaten, nordamerikanische Chemieindustrie) waren der Auffassung, dass diese Reihenfolge vom Standpunkt der Sicherheit her wenig Bedeutung hat, diese Änderung jedoch enorme wirtschaftliche Auswirkungen (mehrere Millionen Dollar) haben würde, einerseits wegen der Aktualisierung der Informatiksysteme, andererseits wegen der Auswirkungen auf die Ausbildungsprogramme.

Der Vertreter der UIC betonte, dass bei internationalen Eisenbahnbeförderungen in mehrsprachigen Regionen wie Europa, die Angabe der UN-Nummer an erster Stelle einen Sicherheitsfaktor darstelle, da bei der Erstintervention bei einem Unfall die Eisenbahnbediensteten und die Rettungskräfte nicht in der Lage seien, einen chemischen Begriff zu verstehen, insbesondere wenn dieser in einer fremden Sprache erscheint. Die Spezialisten können erst im Verlauf der zweiten Etappe der Intervention die Information nutzen, die sich aus der Kenntnis des chemischen Begriffs ergibt. Darüber hinaus unterstrich er, dass der Ausschuss Änderungen betreffend die Informationen, die im Beförderungsdokument aufzunehmen sind, insbesondere die Angabe der Nebengefahr, angenommen hatte, und **diese Änderung die Industrie auf jeden Fall dazu zwingen würde, aus wohl begründeten Sicherheitsgründen ihre Informatiksysteme zu ändern und das Personal auszubilden.** Eine gleichzeitige Änderung der Reihenfolge der Information würde demnach keine zusätzlichen Kosten verursachen. Er beantragte, vorläufig beide Reihenfolgen zu genehmigen.

Dieser von einigen europäischen Experten unterstützte Antrag bildete einen Wendepunkt im Verlauf der Diskussion, und der Kompromiss, der darauf abzielte, die wahlweise Anwendung der beiden Reihenfolgen zu genehmigen (entweder zuerst die UN-Nummer oder zuerst die chemische Bezeichnung), wurde mit breiter Mehrheit angenommen. Einige Experten waren jedoch der Auffassung, dass dieser Kompromiss nicht wünschenswert ist, da die Industrie ihres Landes

nationales, et que l'on s'en tienne donc à une seule séquence applicable à l'échelon mondial pour tous les modes de transport. Ils ont souligné que ce compromis risque effectivement de laisser le choix à chaque pays et à chaque organisation internationale de prescrire l'une ou l'autre des séquences, ce qui ne réglerait rien au problème actuel. Pour que ce compromis soit efficace du point de vue de la facilitation du transport international, il serait essentiel que tous les règlements nationaux et internationaux autorisent l'utilisation optionnelle de chacune des deux séquences. Ils ont donc demandé à l'OACI et à l'IATA quelles étaient leurs intentions à ce propos.

La représentante de l'OACI a dit que cette option n'a pas été discutée par son organisation et qu'elle ne peut donc pas se prononcer. Le représentant de l'IATA a dit que par principe la réglementation de l'IATA s'alignerait sur les instructions techniques de l'OACI.

La partie n'est pas gagnée d'avance quant on connaît l'intransigence de l'IATA qui n'accepte que l'anglais, même pour les transports aériens à l'intérieur du Québec, alors que sa réglementation existe en français ...

Placardage des engins de transport transportant des marchandises emballées en quantités limitées et exemptées de la réglementation

Bien qu'une décision de principe sur un tel placardage ait déjà été prise par le Sous-comité, le Comité ne l'a pas suivie. Si certains experts ont estimé indispensable d'identifier les engins de transport, p. ex. pour la sécurité dans les tunnels routiers et ferroviaires et qu'ils ont fait remarquer qu'une telle prescription figure déjà dans le Code IMDG pour le trafic maritime, d'autres ont souligné que le Règlement type a atteint un stade de maturité approprié et que toute nouvelle proposition d'amendement devrait être étayée de justifications appropriées sur la base d'analyse de risque.

Classement des artifices de divertissement

L'expert des Pays-Bas a informé le Comité qu'un accident très grave dû à des artifices de divertissement à usage professionnel provenant de la Chine avait

wünsche, dass es keine Unterschiede zwischen den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen oder nationalen Vorschriften geben dürfe, und man sich somit an eine einzige für alle Verkehrsträger weltweit anwendbare Reihenfolge halten sollte. Sie betonten, dass dieser Kompromiss die Gefahr berge, dass jedem einzelnen Staat und jeder einzelnen internationalen Organisation tatsächlich die Wahl gelassen werde, die eine oder die andere dieser Reihenfolgen vorzuschreiben, womit das gegenwärtige Problem keinesfalls gelöst sei. Damit dieser Kompromiss aus Sicht der Erleichterung des internationalen Verkehrs wirksam werde, sei es unerlässlich, dass alle nationalen oder internationalen Regelwerke die wahlweise Nutzung einer der beiden Reihenfolgen zuzulassen. Dementsprechend erkundigten sie sich nach den diesbezüglichen Absichten der ICAO und der IATA.

Die Vertreterin der ICAO teilte mit, dass ihre Organisation diese Option nicht beraten habe und sie sich daher nicht äußern könne. Der Vertreter der IATA teilte seinerseits mit, dass die Vorschriften der IATA grundsätzlich den technischen Anweisungen der ICAO angepasst würden.

Wenn man die Unnachgiebigkeit der IATA kennt, die selbst für Luftbeförderungen innerhalb Quebecs nur die englische Sprache akzeptiert, während ihr Regelwerk auch in Französisch verfasst ist, weiss man, dass die Partie nicht im Voraus gewonnen ist.

Anbringen von Großzetteln an Beförderungsmitteln, die in begrenzten Mengen verpackte und von den Vorschriften freigestellte Güter befördern

Obwohl ein Grundsatzbeschluss zum Anbringen solcher Großzettel bereits vom Unterausschuss gefasst wurde, hat sich der Ausschuss diesem Beschluss nicht angeschlossen. Einige Experten waren der Auffassung, dass es unerlässlich ist, die Beförderungsmittel zu identifizieren, z.B. aus Gründen der Sicherheit in Straßen- oder Eisenbahntunnels, und machten darauf aufmerksam, dass eine solche Vorschrift bereits für den Seeverkehr im IMDG-Code besteht. Andere hingegen unterstrichen, dass das Modellvorschriftenwerk einen zweckmäßigen Reifegrad erreicht habe und jeder neue Änderungsantrag durch angemessene Nachweise, die auf der Grundlage einer Gefahrenbewertung erstellt wurden, belegt sein müsse.

Klassifizierung von Feuerwerkskörpern

Der Experte der Niederlande unterrichtete den Ausschuss über ein schweres Unglück in seinem Land (21 Tote und mehr als 300 zerstörte Gebäude), das

endeuillé récemment son pays (21 morts et plus de 300 immeubles détruits) après une explosion en masse dans un entrepôt. Les investigations faisaient ressortir qu'en pratique de nombreux artifices de ce genre étaient importés aux Pays-Bas par voie maritime et déclarés comme matières 1.4G alors qu'ils relèvent de la Division 1.3 (risque d'incendie, de souffle ou de projection) et parfois même 1.1 (explosion en masse), et **qu'il s'ensuivait que les règles de sécurité relatives à l'arrimage en cours de transport et à l'entreposage n'étaient pas respectées**. Il a donc proposé de créer un groupe de travail pour examiner les problèmes de classement de ces artifices dans la prochaine période biennale.

L'expert de la Chine a rappelé que son pays est le premier producteur mondial d'artifices de divertissement. Il a dit que, bien qu'un tel accident n'ait jamais eu lieu dans son pays en cours d'entreposage ou de transport de ce type d'artifice, il était favorable à la proposition des Pays-Bas dans un souci d'améliorer la sécurité à l'échelon mondial.

Plusieurs experts ont dit que quel que soit le pays de production, on constate souvent à l'importation que ces artifices de divertissement sont incorrectement classés. Ils étaient donc favorables à la proposition des Pays-Bas.

L'expert des Etats-Unis a dit que son pays était probablement le plus gros importateur mondial de tels artifices, et que tout artifice importé devait être classé par l'autorité compétente de son pays sur la base du Manuel d'épreuves et de critères des Nations Unies. N'ayant pas expérimenté de problèmes à ce sujet, il a dit qu'il n'y avait pas lieu de revoir les critères de classification, et que le problème évoqué réside principalement dans l'application correcte de ces critères.

L'expert de la Norvège a estimé qu'il existe un problème avec le régime d'épreuves actuel - épreuves par ailleurs très coûteuses - pour les explosifs contenus dans des véhicules, conteneurs ou compartiments fermés, car l'autorité compétente peut prévoir des épreuves spéciales pour tenir compte de l'auto-confinement, mais les épreuves ne sont pas prévues dans le Manuel. Ce serait donc peut-être l'occasion de réfléchir à la question.

durch für den professionellen Gebrauch bestimmte und aus China stammende Feuerwerkskörper nach einer Massenexplosion in einem Lager hervorgerufen worden sei. Die Ermittlungen hätten ergeben, dass in der Praxis zahlreiche Feuerwerkskörper dieser Art auf dem Seeweg in die Niederlande eingeführt werden und als Stoffe der Unterklasse 1.4G deklariert werden, während sie tatsächlich der Unterklasse 1.3 (Feuergefahr, Gefahr durch Luftdruck oder Gefahr durch Splitter, Spreng- und Wurfstücke) und manchmal sogar der Unterklasse 1.1 (Massenexplosion) zuzuordnen seien und **dass sich daraus schließen lasse, dass die Sicherheitsvorschriften in Bezug auf das Verstauen während der Beförderung und der Zwischenlagerung nicht eingehalten worden seien**. Daher beantragte er die Schaffung einer Arbeitsgruppe, um die Probleme im Zusammenhang mit der Klassifizierung dieser Feuerwerkskörper im nächsten Zweijahreszeitraum zu behandeln.

Der Experte Chinas erinnerte daran, dass sein Land weltweit der größte Hersteller von Feuerwerkskörpern sei. Obwohl sich in seinem Land noch nie ein Unfall während der Zwischenlagerung oder der Beförderung von Feuerwerkskörpern ereignet habe, sprach er sich im Hinblick auf die Verbesserung der weltweiten Sicherheit für den Antrag der Niederlande aus.

Mehrere Experten meinten, dass unabhängig vom Herstellungsland, bei der Einführung dieser Feuerwerkskörper oft festgestellt werde, dass diese falsch klassifiziert seien. Aus diesem Grunde unterstützten sie den Antrag der Niederlande.

Der Experte der Vereinigten Staaten stellte fest, dass sein Land weltweit wahrscheinlich der größte Importeur von Feuerwerkskörpern sei und dass jeder Feuerwerkskörper von der zuständigen Behörde seines Landes auf der Grundlage des Handbuchs Prüfungen und Kriterien der Vereinten Nationen zugeordnet werden müsse. Da ihm diesbezüglich keine Schwierigkeiten bekannt seien, war er der Auffassung, dass es nicht erforderlich sei, die Klassifizierungskriterien zu überarbeiten, und dass das erwähnte Problem hauptsächlich in der sachgemäßen Anwendung dieser Kriterien liege.

Der Experte Norwegens war der Auffassung, dass es ein Problem mit dem gegenwärtigen - übrigens sehr kostspieligen - Prüfverfahren für Explosivstoffe gebe, die in Fahrzeugen, Containern oder geschlossenen Abteilen enthalten seien, da die zuständige Behörde, um der Selbsteinschließung Rechnung zu tragen, spezielle Prüfungen vorsehen könne, die jedoch nicht im Handbuch vorgesehen seien. Dies wäre also vielleicht die Gelegenheit, über diese Frage

L'expert des Pays-Bas a reconnu que le système de classification n'est pas à remettre en cause, mais que certains aspects de la mise en oeuvre pratique de ce système devraient être revus, et il préparerait un document à cet effet pour la réunion de juillet 2001 du Sous-comité.

Le Président a invité les différentes délégations à se concerter entre temps et à communiquer des informations sur leur expérience à l'expert des Pays-Bas.

Il faut signaler, hors de ce contexte, qu'une proposition de l'Argentine visant à prévoir explicitement qu'il incombe à l'expéditeur et au fabricant d'effectuer le classement et que l'autorité compétente peut contrôler, et accepter ou refuser le classement communiqué par eux et que dans certains cas, elle peut exiger que le classement soit effectué ou répété dans un laboratoire officiel, a été rejetée par le Comité. Il a été estimé que ces dispositions ne sont pas nécessaires car il est déjà précisé que le classement relève, suivant le cas, de l'autorité compétente ou, dans la plupart des cas, de l'expéditeur. En signant la déclaration dans le document de transport, l'expéditeur engage sa responsabilité vis-à-vis du classement, et les législations nationales peuvent prévoir des contrôles et des pénalités en cas d'infractions.

Remarque de l'Office central

Dans le cadre de la restructuration juridique du RID, il avait été prévu à l'origine de reprendre l'expéditeur initial comme intervenant dans le transport et de lui attribuer des obligations. Le groupe de travail de la Commission d'experts du RID n'a pas retenu cette proposition. Le futur RID/ADR restructuré prévoit dans les obligations de l'expéditeur "de s'assurer que les marchandises dangereuses soient classées et autorisées au transport conformément au RID/ADR. Au cas où il fait appel aux services d'autres intervenants (emballeur, chargeur, remplisseur, etc.), il doit prendre des mesures appropriées pour qu'il soit garanti que l'envoi répond aux prescriptions du RID/ADR. Il peut toutefois se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants. Lorsque l'expéditeur agit pour un tiers (p. ex. réexpédition dans un port), celui-ci doit mettre à sa disposition tous les renseignements et documents nécessaires à l'exécution de ses obligations."

nachzudenken.

Der Experte der Niederlande gab zu, dass das Klassifizierungssystem nicht in Frage zu stellen sei, dass jedoch einige Aspekte der praktischen Umsetzung dieses Systems überarbeitet werden müssten. Er werde für die Tagung des Unterausschusses im Juli 2001 ein entsprechendes Dokument vorbereiten.

Der Vorsitzende forderte die verschiedenen Delegationen auf, sich zu beraten und dem Experten der Niederlande Informationen zu den von ihnen gemachten Erfahrungen zu übermitteln.

Außerhalb dieses Zusammenhangs ist zu erwähnen, dass der Ausschuss einen Antrag Argentiniens ablehnte, der darauf abzielte, ausdrücklich vorzusehen, dass es dem Absender und dem Hersteller obliege, die Klassifizierung vorzunehmen und die zuständige Behörde die von ihnen mitgeteilte Klassifizierung überprüfen und annehmen oder ablehnen und in einigen Fällen fordern könne, dass die Klassifizierung in einem offiziellen Labor durchgeführt oder wiederholt wird. Der Ausschuss war der Auffassung, dass diese Vorschriften nicht erforderlich sind, da bereits präzisiert wird, dass die Klassifizierung gegebenenfalls der zuständigen Behörde oder in den meisten Fällen dem Absender obliegt. Durch die Unterzeichnung der Erklärung im Beförderungsdokument haftet der Absender hinsichtlich der Klassifizierung, und die nationalen Gesetzgebungen können Überprüfungen und im Falle von Verstößen Strafen vorsehen.

Bemerkung des Zentralamtes

Im Rahmen der rechtlichen Umstrukturierung des RID war zunächst vorgesehen, den ursprünglichen Absender als Beteiligten an der Beförderung aufzunehmen und ihm Pflichten aufzuerlegen. Das künftige umstrukturierte RID/ADR sieht in den Pflichten des Absenders vor, dass dieser "sich vergewissert, dass die gefährlichen Güter gemäß RID/ADR klassifiziert und zur Beförderung zugelassen sind. Nimmt der Absender die Dienste anderer Beteiligter (Verpacker, Verloader, Befüller, usw.) in Anspruch, hat er geeignete Maßnahmen zu ergreifen, damit gewährleistet ist, dass die Sendung den Vorschriften des RID/ADR entspricht. Er kann jedoch auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen. Handelt der Absender im Auftrag eines Dritten (z.B. Weiterversand in einen Hafen), so hat dieser dem Absender alle Auskünfte und Dokumente, die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen."

Emulsions à base de nitrate d'ammonium

Le groupe de travail y relatif n'a pas été en mesure, au terme de deux ans de travail, de mettre au point un régime d'épreuve satisfaisant pour le classement de ces matières transportées en quantités considérables dans le monde entier. Le Comité a adopté une solution provisoire consistant à classer ces matières en classe 5.1 (combustibles), groupe d'emballage II et à laisser aux autorités compétentes le soin de déterminer les conditions de transport, dans l'attente de critères et d'épreuves de classification appropriés et de propositions de conditions de transport appropriées pour les emballages, GRV et citernes.

Projet de norme ISO sur les épreuves pour les emballages

Le projet de norme présenté avait pour but de compléter la section 6.1.5 en clarifiant et normalisant l'approche du système d'épreuve et de résoudre les problèmes pratiques rencontrés lors des épreuves. Il avait été préparé par le groupe de travail de l'ISO composé de spécialistes des épreuves accrédités pour les gouvernements.

Plusieurs experts ont exprimé une réserve sur la procédure, car ces propositions sont nouvelles, elles n'ont pas été soumises au Sous-comité. Ce projet de norme reprend la réglementation et la réécrit de façon différente. Elle revenait à essayer de modifier la réglementation sur la base d'un projet qui n'a pas encore été adopté. Remplacer par ailleurs des prescriptions du Règlement type par une référence à une norme reprenant des prescriptions, revenait à transférer à des organes non gouvernementaux le pouvoir décisionnel sur l'évolution de la réglementation en matière de sécurité.

L'expert du Royaume-Uni, auteur de la proposition informelle, tout en retirant sa proposition, a invité les experts à lui transmettre des commentaires par écrit pour qu'il puisse préparer une proposition officielle.

Transport de matières solides en vrac ou en conteneurs

La décision sur ce problème qui n'est pas encore réglé dans le Règlement type, contrairement aux règlements modaux, a été reportée, dans l'attente d'une proposition à un stade suffisamment élaboré qui tienne compte de tous les aspects du transport en vrac dans

Emulsions auf der Basis von Ammoniumnitrat

Nach zweijähriger Arbeit war die diesbezügliche Arbeitsgruppe nicht in der Lage, ein zufriedenstellendes Prüfverfahren für die Klassifizierung dieser weltweit in großen Mengen beförderten Stoffe auszuarbeiten. Der Ausschuss nahm eine vorläufige Lösung an, die darin besteht, diese Stoffe der Klasse 5.1 [entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe] Verpackungsgruppe II zuzuordnen und es den zuständigen Behörden zu überlassen, die Beförderungsbedingungen bis zum Vorliegen entsprechender Klassifizierungskriterien und -prüfungen sowie entsprechender Anträge zu den Beförderungsbedingungen für Verpackungen, IBC und Tanks festzusetzen.

Entwurf einer ISO-Norm für die Prüfung von Verpackungen

Der vorgelegte Entwurf zielte darauf ab, den Abschnitt 6.1.5 zu ergänzen, indem der Ansatz des Prüfsystems klarer dargestellt und normalisiert wird, sowie die sich bei den Prüfungen ergebenden praktischen Probleme zu lösen. Dieser Entwurf wurde von der ISO-Arbeitsgruppe, die aus von den Regierungen akkreditierten Spezialisten auf dem Gebiet der Prüfungen besteht, vorbereitet.

Mehrere Experten äußerten Vorbehalte zum Verfahren, da diese Anträge neu seien und nicht dem Unterausschuss vorgelegt worden seien. Dieser Normenentwurf übernehme das Regelwerk und verfasse es neu. Dieses Verfahren laufe darauf hinaus, das Regelwerk auf der Grundlage eines noch nicht angenommenen Entwurfs zu ändern. Vorschriften des Modellvorschriftenwerks durch einen Verweis auf eine Norm, die Vorschriften übernehme, zu ersetzen, würde bedeuten, dass die Entscheidungsbefugnis über die Entwicklung des Regelwerks auf dem Gebiet der Sicherheit auf nichtstaatliche Organe übertragen würde.

Der Experte des Vereinigten Königreichs, Autor des informellen Antrags, zog seinen Antrag zurück und forderte die Experten auf, ihm schriftliche Kommentare zu übermitteln, damit er einen offiziellen Antrag vorbereiten kann.

Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung oder in Containern

Die Entscheidung über dieses Problem, das im Gegensatz zu den verkehrsträgerspezifischen Regelungen noch nicht im UN-Modellvorschriftenwerk geregelt ist, wurde bis zum Vorliegen eines Antrags, der sämtliche Aspekte

divers types d'engins de transport.

Récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

(v. Bulletin 5/2000, p. 346)

Le groupe de travail y relatif a achevé, d'une manière partielle certes, ses travaux et les textes consolidés ont été adoptés par le Comité. Il poursuivra ses travaux au cours de la prochaine période biennale pour traiter des questions suivantes : récipients cryogéniques, dispositions relatives aux gaz de pétrole liquéfiés et à l'acétylène, bouteilles à gaz en matériaux composites, fûts à pression et prescriptions supplémentaires de service concernant le remplissage et la requalification.

Etant donné, d'une part que ces dispositions nouvelles ne sont pas complètes par rapport à celles du RID/ADR et, d'autre part que les divergences de fond sont trop nombreuses, la Réunion commune va sans doute décider de maintenir dans un premier temps du moins ses propres dispositions, d'autant plus qu'elles sont récentes (1997), et de reprendre les dispositions du Règlement type en tant qu'alternative, ce qui va représenter environ 50 pages de plus.

Piles au lithium

Le Comité a enfin pu approuver les nouvelles dispositions y relatives mises au point par un groupe de travail après plusieurs années. Les prototypes des piles au lithium actuellement transportés ayant déjà été approuvés selon le régime d'épreuve actuel, il y aurait lieu de prévoir des mesures transitoires pour l'application de ces nouvelles épreuves afin d'assurer une mise en oeuvre harmonisée et simultanée pour tous les modes de transport.

Harmonisation générale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques

Danger pour la santé et pour l'environnement

Les travaux effectués par l'OCDE dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les mélanges et solutions seront poursuivis.

Risques physiques (gaz et aérosols)

Le groupe de travail y relatif a poursuivi ses travaux et est convenu que la décision finale, en particulier sur les questions en suspens, sera reportée à une autre session du groupe de travail.

der Beförderung in loser Schüttung in verschiedenen Beförderungsmitteln berücksichtigt, zurückgestellt.

Gasgefäße und Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC)

(s. Zeitschrift 5/2000, S. 346)

Die diesbezügliche Arbeitsgruppe hat ihre Arbeiten zum Teil abgeschlossen, die konsolidierten Texte wurden vom Ausschuss angenommen. Sie wird ihre Arbeiten im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums fortsetzen, um folgende Themen zu behandeln: Kryo-Behälter, Vorschriften für Flüssiggas und Acetylen, Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen, Druckfässer und zusätzliche Betriebsvorschriften für die Befüllung und die erneute Qualifizierung.

Da einerseits diese neuen Vorschriften im Vergleich zu jenen des RID/ADR nicht vollständig und andererseits die grundlegenden Unterschiede zu zahlreich sind, wird die Gemeinsame Tagung wahrscheinlich beschließen, zumindest vorläufig ihre eigenen Vorschriften beizubehalten, zumal diese neueren Datums (1997) sind, und die Vorschriften des Modellvorschriftenwerks als Alternative zu übernehmen, was etwa 50 zusätzliche Seiten bedeuten wird.

Lithium-Batterien

Der Ausschuss konnte endlich die neuen diesbezüglichen Vorschriften annehmen, die von einer Arbeitsgruppe nach mehreren Jahren ausgearbeitet worden sind. Da die Prototypen der gegenwärtig beförderten Lithium-Batterien bereits entsprechend dem geltenden Prüfverfahren genehmigt worden sind, wäre es zweckmäßig, Übergangsvorschriften für die Anwendung dieser neuen Prüfungen vorzusehen, um eine harmonisierte und gleichzeitige Umsetzung für alle Verkehrsträger sicherzustellen.

Allgemeine Harmonisierung der Klassifizierungs- und Bezeichnungssysteme für chemische Produkte

Gefahr für Gesundheit und Umwelt

Die von der OECD auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten, insbesondere betreffend die Gemische und Lösungen, werden fortgesetzt.

Physische Gefahren (Gase und Aerosole)

Die diesbezügliche Arbeitsgruppe hat ihre Arbeiten fortgesetzt und ist übereingekommen, den endgültigen Beschluss, insbesondere über die offen gebliebenen Fragen, auf eine spätere Tagung der Arbeitsgruppe zu vertagen.

Système d'étiquetage et de communication des risques chimiques

Le Comité a pris note des rapports des réunions du groupe de travail de l'OIT pour l'harmonisation de la communication des risques chimiques, que ce soit pour le transport, sur les lieux de travail ou destinée aux consommateurs. La proposition finale devrait être soumise pour approbation au Conseil d'administration de l'OIT en juin 2001.

Mise en oeuvre de la résolution 1999/65 du Conseil économique et social

Le Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC) a décidé, qu'à compter de 2001, le Comité serait restructuré (reconfiguration) en un Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques, doublé de deux Sous-comités, à condition que le nombre total de jours de réunion ne soit pas supérieur à celui aujourd'hui affecté aux travaux du Comité pour une période biennale. Aucun consensus n'a encore pu être trouvé quant à la composition de ce nouveau Comité (soit limitée de 8 à 12 Etats membres, soit aux Etats membres participant aux deux Sous-comités, soit encore à tous les Etats membres). Quant au Sous-comité du système général harmonisé, il n'est pas encore complètement constitué.

Activité des organisations internationales chargées d'élaborer, sur le plan international, les règlements ou recommandations ayant trait au transport de marchandises dangereuses

Le représentant de l'OMI a déclaré qu'une nouvelle version du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), restructurée et modifiée sur le modèle de la onzième édition révisée du Règlement type de l'ONU, était désormais disponible et entrerait en vigueur à compter du 1er janvier 2001, avec une période de transition d'un an.

Il a en outre précisé que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI avait décidé de modifier le chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974, amendée) afin de rendre obligatoire le Code IMDG à compter du 1er janvier 2004. Il en découlait que le prochain amendement (amendement 31) au Code IMDG, sur la base de la douzième édition révisée des Recommandations de l'ONU ne deviendrait juridiquement applicable que le 1er janvier 2004. De la

Bezettelungs- und Mitteilungssystem für chemische Gefahren

Der Ausschuss nahm Kenntnis von den Berichten der Arbeitsgruppe der ILO betreffend die Harmonisierung der Mitteilung chemischer Gefahren, sei es für die Beförderung, die Arbeitsplätze oder für Verbraucher. Der endgültige Antrag dürfte dem Verwaltungsrat der ILO im Juni 2001 zur Genehmigung vorgelegt werden.

Umsetzung der Resolution 1999/65 des Wirtschafts- und Sozialrates

Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (ECOSOC) hat beschlossen, dass der Ausschuss ab 2001 in einen Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und für die allgemeine Harmonisierung der Klassifizierung und Bezettelung chemischer Produkte umstrukturiert wird. Diesem Ausschuss werden zwei Unterausschüsse unterstellt, vorausgesetzt, dass die Gesamtzahl an Tagungstagen nicht höher ist als jene für die Arbeiten des Ausschusses während eines Zweijahreszeitraums. Bezüglich der Zusammensetzung dieses neuen Ausschusses konnte noch kein Konsens gefunden werden (entweder begrenzt auf 8 bis 12 Mitgliedstaaten, oder auf die Mitgliedstaaten, die an beiden Unterausschüssen teilnehmen, oder für alle Mitgliedstaaten offen). Was den Unterausschuss für die allgemeine Harmonisierung anbelangt, so ist dieser noch nicht vollständig zusammengesetzt.

Tätigkeit der internationalen Organisationen, die auf internationaler Ebene mit der Ausarbeitung der Regelwerke oder Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter betraut sind

Der Vertreter der IMO erklärte, dass nunmehr eine neue umstrukturierte und auf der Grundlage der 11. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks geänderte Fassung des internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code) verfügbar sei und diese zum 1. Januar 2001 mit einer Übergangsfrist von einem Jahr in Kraft treten werde.

Darüber hinaus präzisierte er, dass der IMO-Ausschuss für die Sicherheit auf See beschlossen habe, das Kapitel VII des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf hoher See (SOLAS 1974, in der geänderten Fassung) zu ändern, um die Anwendung des IMDG-Codes ab 1. Januar 2004 zwingend vorzuschreiben. Daraus ergebe sich, dass die nächste Änderung (Änderung 31) des IMDG-Codes auf der Grundlage der 12. überarbeiteten Fassung des UN-Modellvorschriftenwerks erst ab 1. Januar 2004

même façon, d'autres amendements pourraient être adoptés avec une périodicité de deux ans (à condition que le Comité de la sécurité maritime accepte de réviser sa politique actuelle qui consistait à modifier les instruments considérés comme obligatoires en vertu de la Convention SOLAS, uniquement tous les quatre ans), mais ils n'entreraient en vigueur que trois ans après les sessions du Comité d'experts des marchandises dangereuses, c'est-à-dire un an plus tard que les amendements aux autres instruments internationaux, tels que les Instructions techniques de l'OACI, l'ADR et le RID. Il a indiqué que le Code IMDG proprement dit pourrait être publié plus tôt et que si les pays membres de l'OMI le souhaitaient, ils pourraient recommander l'application de versions révisées du Code IMDG un an avant l'entrée en vigueur officielle des amendements, conformément à la procédure prévue par la Convention SOLAS, c'est-à-dire le 1er janvier 2003, dans le cas de la prochaine version.

Le Comité a par ailleurs été informé qu'un nouvel accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) avait été adopté le 25 mai 2000, sous les auspices de la CEE/ONU et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et que le Secrétaire général de l'ONU en était le dépositaire, ainsi que le dépositaire de l'ADR. Ce nouvel accord s'appliquait aussi au transport de marchandises emballées, mais aussi aux vraquiers et aux bateaux-citernes. Il comptait déjà sept Etats signataires. Ses annexes allaient être restructurées, même si elles n'étaient pas encore entrées en vigueur, sur le modèle de l'ADR.

Le Comité a pris note que la Commission Economique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) avait publié à l'intention de ses Etats membres des Directives pour la création de systèmes nationaux et régionaux de transport intérieur de marchandises dangereuses, qui recommandaient l'application du Règlement type de l'ONU dans la région, ainsi que l'application du RID, de l'ADR et de l'ADN, selon le mode de transport intérieur.

Plusieurs experts ont estimé que le Comité devrait à l'avenir recommander les dates de mise en œuvre des amendements au Règlement type de l'ONU afin d'assurer une harmonisation au niveau mondial.

rechtlich anwendbar sein werde. Desgleichen könnten weitere Änderungen mit einer Periodizität von zwei Jahren angenommen werden (vorausgesetzt, der Ausschuss für die Sicherheit auf hoher See erklärt sich bereit, seine gegenwärtige Politik zu ändern, die darin besteht, die auf Grund des SOLAS-Übereinkommens als zwingend anwendbar erachteten Instrumente lediglich alle vier Jahre zu ändern). Diese würden jedoch erst drei Jahre nach den Tagungen des Expertenausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter in Kraft treten, d.h. ein Jahr später als die Änderungen in den übrigen internationalen Regelwerken, wie den technischen Anweisungen der ICAO, dem ADR und dem RID. Er teilte mit, dass der eigentliche IMDG-Code früher veröffentlicht werden könnte und dass die IMO-Mitgliedstaaten gemäß dem im SOLAS-Übereinkommen vorgesehenen Verfahren auf ihren Wunsch empfehlen könnten, überarbeitete Fassungen des IMDG-Codes ein Jahr vor dem offiziellen Inkrafttreten der Änderungen, d.h. im Falle der nächsten Fassung ab dem 1. Januar 2003 anzuwenden.

Der Ausschuss wurde außerdem darüber informiert, dass am 25. Mai 2000 ein neues europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) unter den Auspizien der ECE/UNO und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) angenommen worden sei und dass der UN-Generalsekretär der Depositar dieses Übereinkommens sowie des ADR ist. Dieses neue Übereinkommen werde auch auf die Beförderung verpackter Güter angewendet und gelte auch für Massengutfrachter und Tankschiffe. Es zähle bereits sieben Unterzeichnerstaaten. Seine Anlagen werden auf der Grundlage des ADR umstrukturiert, auch wenn sie noch nicht in Kraft sind.

Der Ausschuss nahm zur Kenntnis, dass die Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik (CESAP) zu Händen ihrer Mitgliedstaaten Richtlinien für die Schaffung nationaler und regionaler Systeme für die nationale Beförderung gefährlicher Güter veröffentlicht hat, welche die Anwendung des UN-Modellvorschriftenwerks in der Region sowie entsprechend der nationalen Beförderungsart die Anwendung des RID, des ADR und des ADN empfehlen.

Mehrere Experten waren der Auffassung, dass der Ausschuss in Zukunft die Daten für die Umsetzung der Änderungen des UN-Modellvorschriftenwerks empfehlen sollte, um eine weltweite Harmonisierung sicherzustellen.

Périodicité des amendements aux **Periodizität der Änderungen der Empfehlungen für**

Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses

Le Comité a noté que toutes les organisations internationales qui appliquaient les Recommandations de l'ONU appliquaient dorénavant des cycles d'amendement de deux ans et que la question serait à nouveau examinée par l'OMI, à propos de l'application obligatoire du Code IMDG par le biais de la Convention SOLAS.

Le Comité a en outre noté que l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) avait décidé d'appliquer le même cycle d'amendements à son Règlement de transport des matières radioactives, afin de faciliter sa coopération avec le Comité et la mise en œuvre de ce règlement par le biais d'instruments juridiques internationaux.

Programme de travail

Le Comité a décidé que le programme de travail du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour la période 2001-2002 devrait comporter les questions suivantes :

- a) Dispositions supplémentaires pour le transport des gaz;
- b) Dispositions relatives au transport de matières solides en vrac dans des conteneurs;
- c) Révision des dispositions de la division 6.2 (matières infectieuses);
- d) Critères de corrosivité pour les matières relevant de la classe 8, groupe d'emballage III, à l'égard de l'acier et de l'aluminium;
- e) Critères de classement pour les feux d'artifice;
- f) Classement des émulsions de nitrate d'ammonium;
- g) Coopération avec l'AIEA pour les amendements aux dispositions de la classe 7 et l'harmonisation de la terminologie;
- h) Suivi de la mise en œuvre d'Action 21, chapitre 19, domaine d'activité B (Harmonisation générale des systèmes de classement et d'étiquetage des produits chimiques, y compris
 - les critères pour les aérosols inflammables;

die Beförderung gefährlicher Güter

Der Ausschuss nahm davon Kenntnis, dass alle die UN-Empfehlungen anwendenden internationalen Organisationen nunmehr Änderungszyklen von zwei Jahren anwenden, und dass die IMO diese Frage erneut im Zusammenhang mit der zwingenden Anwendung des IMDG-Codes in Verbindung mit dem SOLAS-Übereinkommen prüfen werde.

Der Ausschuss nahm darüber hinaus auch Kenntnis davon, dass die internationale Atomenergiebehörde (IAEA) beschlossen hat, den gleichen Änderungszyklus für ihr Regelwerk betreffend die Beförderung radioaktiver Stoffe anzuwenden, um die Zusammenarbeit mit dem Ausschuss und die Umsetzung dieses Regelwerks mittels internationaler Rechtsinstrumente zu erleichtern.

Arbeitsprogramm

Der Ausschuss beschloss, dass das Arbeitsprogramm des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter für den Zeitraum 2001-2002 folgende Punkte beinhalten soll:

- a) Zusätzliche Vorschriften für die Beförderung von Gasen;
- b) Vorschriften für die Beförderung fester Stoffe in loser Schüttung in Containern;
- c) Überarbeitung der Vorschriften der Unterklasse 6.2 (ansteckungsgefährliche Stoffe);
- d) Kriterien für die Ätzwirkung von Stoffen der Klasse 8 Verpackungsgruppe III auf Stahl und Aluminium;
- e) Klassifizierungskriterien für Feuerwerkskörper;
- f) Klassifizierung der Ammoniumnitrat-Emulsionen;
- g) Zusammenarbeit mit der IAEA bezüglich der Änderungen der Vorschriften der Klasse 7 sowie der Harmonisierung der Terminologie;
- h) Überwachung der Umsetzung der Aktion 21 Kapitel 19 Tätigkeitsbereich B (allgemeine Harmonisierung der Klassifizierungs- und Bezeichnungssysteme für chemische Produkte, einschließlich der
 - Kriterien für entzündbare Aerosole;

- les dispositions relatives au classement des substances qui, en contact avec l'eau, dégagent des gaz toxiques ou corrosifs;
- les dispositions relatives au classement des matières présentant un danger pour l'environnement aquatique;

en coopération avec l'OIT, l'OCDE et le Sous-comité du transport des marchandises dangereuses, selon qu'il convient);

- i) Indication de la condition physique dans la désignation officielle de transport;
- j) Mise au point d'une nouvelle épreuve harmonisée ONU de la bombe;
- k) Matières interdites au transport;
- l) Épreuves fonctionnelles pour les emballages;
- m) Formule d'équivalence de l'épaisseur de la paroi pour les citernes;
- n) Propositions diverses d'amendement au Règlement type.

En ce qui concerne la proposition présentée par l'expert de l'Allemagne au sujet du développement rationnel du Règlement type, plusieurs experts sont convenus qu'il faudrait encourager la réalisation d'un programme d'enquête afin de disposer de données plus scientifiques aux fins de la prise de décisions, alors que d'autres ont déclaré ne pas voir comment traduire cette proposition dans le programme de travail ou ont estimé que le moment n'était pas venu.

L'expert de l'Allemagne a été invité à communiquer, au cours de la prochaine période biennale, des exemples sur la manière dont l'analyse des risques pouvait s'appliquer à la rationalisation du Règlement type.

La plupart des experts ont accepté, en principe, et appuyé l'idée d'établir un document sur les principes directeurs, les méthodes rationnelles et les méthodes communes utilisées pour développer le Règlement type, à condition que cela n'impose pas un volume de travail excessif au secrétariat.

Un membre du secrétariat a déclaré que, sous réserve de la disponibilité effective de ressources en personnel au cours de la période biennale, il devrait être possible de commencer à répertorier les principes directeurs

- Vorschriften betreffend die Klassifizierung von Stoffen, die in Berührung mit Wasser giftige oder ätzende Gase freisetzen;
- Vorschriften betreffend die Klassifizierung von Stoffen, die eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen;

in Zusammenarbeit und zwar gegebenenfalls mit der ILO, der OECD und dem Unterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter);

- i) Angabe des physikalischen Zustands in der offiziellen Benennung für die Beförderung;
- j) Ausarbeitung einer neuen harmonisierten UN-Prüfung für Bomben;
- k) Stoffe, die nicht zur Beförderung zugelassen sind;
- l) Funktionsprüfungen für Verpackungen;
- m) Äquivalenzformel für die Wanddicke von Tanks;
- n) Verschiedene Änderungsanträge zum Modellvorschriftenwerk.

Bezüglich des vom Experten Deutschlands vorgelegten Antrags betreffend die rationelle Entwicklung des Modellvorschriftenwerks sind mehrere Experten übereingekommen, dass die Durchführung eines Umfrageprogramms unterstützt werden sollte, um für die Beschlussfassung über wissenschaftlichere Daten zu verfügen. Andere Experten erklärten hingegen, sie sähen nicht, wie dieser Antrag ins Arbeitsprogramm übertragen werden könnte, oder waren aber der Auffassung, dass der Zeitpunkt noch nicht gekommen sei.

Der Experte Deutschlands wurde gebeten, im Verlauf der nächsten Zweijahresperiode Beispiele für die Art und Weise mitzuteilen, wie die Gefahrenanalyse auf die Rationalisierung des Modellvorschriftenwerks angewandt werden könnte.

Die meisten Experten waren im Prinzip damit einverstanden und unterstützten die Idee, ein Dokument über die Leitlinien, die rationellen Methoden und die im Allgemeinen verwendeten Methoden für die Entwicklung des Modellvorschriftenwerks zu erstellen, vorausgesetzt jedoch, dass dies keine übermäßige Arbeitsbelastung für das Sekretariat bedeute.

Ein Mitglied des Sekretariates erklärte, dass es vorbehaltlich der tatsächlichen Verfügbarkeit des erforderlichen Personals im Verlauf der Zweijahresperiode möglich sein sollte, mit dem Erstellen eines Verzeich-

figurant dans les rapports précédents et d'établir une compilation à l'intention du Sous-comité. Il a toutefois estimé que, dans une première étape du moins, cette compilation ne devrait se faire que dans une seule langue afin d'éviter les incidences financières imprévues pour les services de traduction. Il a également déclaré que certains de ces principes directeurs ayant été adoptés par des groupes de travail informels, par exemple pour l'élaboration des instructions d'emballage, il n'en avait pas été nécessairement rendu totalement compte dans les rapports officiels. Il faudrait donc peut-être recourir à l'aide d'experts.

L'observateur de l'Autriche a fait remarquer que les Règlements de l'AIEA relatifs à la sécurité du transport des matières radioactives étaient accompagnés de deux publications apparentées (document explicatif et document consultatif). Il serait utile qu'il soit fait de même avec le Règlement type de l'ONU afin de faciliter l'application effective au niveau national. Le Comité a toutefois jugé que cette tâche ne saurait être confiée au secrétariat. Si elle devait être exécutée, elle devrait l'être par le Sous-comité lui-même, ce qui accroîtrait considérablement sa charge de travail.

Remarques de l'Office central

De telles notices explicatives seront élaborées pour le RID/ADR restructuré, et pour le RID, jointes au Règlement.

Le représentant de l'UIC a informé le Comité que son organisation travaillait toujours à l'élaboration d'un document sur le rapport entre le système de classement de l'ONU et les systèmes d'intervention d'urgence et d'identification des risques. Il espérait que ce document pourra être présenté au Sous-comité en juillet ou décembre 2001.

En ce qui concerne le programme de travail du Sous-comité d'experts du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques, le Comité a fait observer que son mandat était présenté dans l'annexe à la résolution 1999/65 du Conseil économique et social. Le Comité a posé pour principe que la principale tâche de la période biennale serait de faire en sorte que le système général harmonisé, ou du moins les parties mises sous forme finale, soit à disposition pour utilisation et application à l'échelle mondiale.

nisses der Leitlinien aus den vorhergehenden Berichten zu beginnen und eine kompilierte Fassung für den Unterausschuss zu erstellen. Er war jedoch der Meinung, dass diese Kompilation zumindest vorläufig nur in einer Sprache erstellt werden sollte, um unvorhergesehene finanzielle Folgen für die Übersetzungsdienste zu vermeiden. Darüber hinaus erklärte er, dass auf Grund der Tatsache, dass einige dieser Leitlinien, wie zum Beispiel jene für die Ausarbeitung der Verpackungsvorschriften, von informellen Arbeitsgruppen angenommen wurden, diese nicht unbedingt vollständig in den offiziellen Berichten erscheinen. Aus diesem Grunde müsse eventuell auf die Hilfe von Experten zurückgegriffen werden.

Der Beobachter Österreichs bemerkte, dass den Vorschriften der IAEA betreffend die Sicherheit radioaktiver Transporte zwei dazugehörige Veröffentlichungen (Erläuternde Bemerkungen und Nachschlagedokument) beigelegt seien. Es wäre nützlich, diesem Beispiel beim UN-Modellvorschriftenwerk zu folgen, um die Anwendung auf nationaler Ebene zu erleichtern. Der Ausschuss war jedoch der Auffassung, dass diese Aufgabe nicht dem Sekretariat übertragen werden kann, sondern vom Unterausschuss übernommen werden müsste, was dessen Arbeitslast erheblich erhöhen würde.

Bemerkungen des Zentralamtes

Solche erläuternde Bemerkungen werden für das umstrukturierte RID/ADR ausgearbeitet werden und, was das RID anbelangt, dem Regelwerk beigelegt.

Der Vertreter der UIC teilte dem Ausschuss mit, dass seine Organisation immer noch an der Ausarbeitung eines Dokumentes über das Verhältnis zwischen dem UN-Klassifizierungssystem und den Systemen betreffend die Notfallinterventionen und die Identifizierung der Gefahren beschäftigt sei. Er äußerte die Hoffnung, dieses Dokument dem Unterausschuss im Juli oder Dezember 2001 vorlegen zu können.

Bezüglich des Arbeitsprogramms des Expertenunterausschusses für das allgemeine harmonisierte System zur Klassifizierung und Bezeichnung chemischer Produkte bemerkte der Ausschuss, dass sein Mandat in der Anlage zur Resolution 1999/65 des Wirtschafts- und Sozialrates erscheine. Der Schwerpunkt der Arbeit des Ausschusses während der Zweijahresperiode bestünde darin, das allgemeine harmonisierte System oder zumindest die in endgültiger Fassung vorliegenden Teile zur weltweiten Nutzung und Anwendung verfügbar zu machen.

Accords particuliers multilatéraux du RID

Les accords particuliers multilatéraux et les communications sur la signature de ces accords multilatéraux publiés jusqu'à maintenant sous cette rubrique n'apparaîtront plus que sur le site Internet de l'OTIF sous l'adresse suivante : http://www.otif.ch/f/index_rid.htm. Une information plus actuelle sera ainsi assurée.

Multilaterale Sondervereinbarungen RID

Die bisher unter dieser Rubrik veröffentlichten multilateralen Sondervereinbarungen und Mitteilungen über die Unterzeichnung dieser Sondervereinbarungen erscheinen nur noch auf der Homepage der OTIF unter der Adresse http://www.otif.ch/d/index_rid.htm. Durch diese Maßnahme wird eine zeitgerechtere Information sichergestellt.

Coopération avec les organisations et associations internationales

Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit)

Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Groupe de travail "Chemin de fer"

9ème session

Londres, 29 novembre 2000

La 9ème session du Groupe de travail "Chemins de fer" s'est tenue le 29 novembre 2000 à Londres, sous la Présidence de M. H. Rosen, expert consultant sur les questions de financement ferroviaire auprès du Comité d'étude d'Unidroit chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Lors de cette session, l'avant-projet de Protocole sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire a été révisé, en tenant compte des résultats de la 3ème session conjointe du comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer le projet de Convention de base et le Protocole relatif aux équipements aéronautiques (20-31.3.2000, v. Bulletin 2/2000, p. 144) ainsi qu'en tenant compte des résultats des délibérations du Comité juridique de l'OACI (28.8-8.9.2000).

Le projet révisé, qui tient surtout compte du point de vue des chemins de fer d'Amérique du Nord, qui disposent déjà de registres nationaux, a été transmis aux Etats membres de l'OTIF en décembre 2000. L'Office central a invité, conjointement avec l'Unidroit, à une session d'experts gouvernementaux, les 15 et 16 mars 2001 à Berne. Lors de cette session conjointe d'experts gouvernementaux de l'OTIF et de l'Unidroit, il s'agira également de discuter la procédure à suivre en vue de l'adoption définitive du Protocole ferroviaire.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit)

Entwurf eines Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

Arbeitsgruppe Eisenbahnen

9. Tagung

London, 29. November 2000

Am 29. November 2000 fand in London die 9. Tagung der Arbeitsgruppe Eisenbahnen unter Vorsitz von Herrn H. Rosen, Berater in Eisenbahnfinanzierungsfragen der Unidroit-Studiengruppe für die Ausarbeitung einheitlicher Regeln betreffend internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, statt. Bei dieser Tagung wurde der Vorentwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials unter Berücksichtigung der Ergebnisse der 3. Gemeinsamen Tagung der Regierungsexperten für den Entwurf des Grundübereinkommens und des Luftfahrtprotokolls (20.-31.3. 2000, s. Zeitschrift 2/2000, S. 144) sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beratungen des Rechtsausschusses der ICAO (28.8.-8.9. 2000) überarbeitet.

Der überarbeitete Entwurf, der vor allem auch den Standpunkt der nordamerikanischen Eisenbahnen berücksichtigt, die bereits über nationale Register verfügen, wurde den Mitgliedstaaten der OTIF im Dezember 2000 übermittelt. Das Zentralamt lud gemeinsam mit dem Unidroit zu einer Sitzung von Regierungsexperten zur Beratung dieses Entwurfes am 15. und 16. März 2001 nach Bern ein. Bei dieser gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten der OTIF und des Unidroit soll auch das weitere Vorgehen zur endgültigen Annahme dieses Eisenbahnprotokolls beraten werden.

Etudes

Abhandlungen

Evolutions dans le domaine du droit ferroviaire¹

Dr Wolfgang Catharin, Vienne

1. Introduction

Le chemin de fer et, par là-même, le droit ferroviaire, qui remontent au XIX^{ème} siècle, sont en général souvent associés à des structures connues. De nombreuses questions juridiques ont été traitées au sein de l'association des entreprises ferroviaires. A première vue, cela semble surprendre qu'en cette fin du XX^{ème} siècle réapparaisse une législation étatique.

Les politiques des transports européenne et autrichienne soulignent la valeur du chemin de fer, en particulier eu égard à l'avenir. Ce moyen de transport qui répond aux besoins des hommes et de l'environnement fait l'objet d'innovations technologiques. D'un autre côté, un besoin accru en fonds publics et des pertes de parts de marché exigent que des mesures soient prises. A la fois de nouvelles conditions cadres et des investissements sont nécessaires afin de renforcer les chemins de fer en vue de cet avenir. Ceci est lié, dans la législation étatique, à une multitude de règlements et de mesures accompagnatrices, au caractère de plus en plus européen.

Dans cette étude, un premier pas consiste à élaborer une présentation, axée sur des points essentiels, de l'évolution du droit ferroviaire applicable en Autriche au 1^{er} janvier 2000 et à s'interroger sur les tendances qui en découlent; le tout sous l'aspect de l'influence des règlements internationaux².

Entwicklungstendenzen im Eisenbahnrecht¹

Dr. Wolfgang Catharin, Wien

1. Einleitung

Das Eisenbahnwesen, und spiegelbildlich das Eisenbahnrecht, die aus dem 19. Jahrhundert herrühren, werden gemeinhin oft mit gewohnten Strukturen assoziiert. Viele rechtliche Fragen wurden im Verband der Eisenbahnunternehmen behandelt. Es mag auf den ersten Blick verwundern, warum gegen Ende des 20. Jahrhunderts die Rechtssetzung von staatlicher Seite neu aufkeimt.

Die europäische und österreichische Verkehrspolitik betonen den Stellenwert der Eisenbahn gerade auch für die Zukunft. Das menschen- und umweltgerechte Verkehrsmittel erfährt technologische Neuerungen. Andererseits verlangen ein gesteigener Bedarf an öffentlichen Mitteln und Marktanteilsverluste nach einem Gegensteuern. Sowohl neue Rahmenbedingungen als auch Investitionen sind gefragt, um die Eisenbahn für diese Zukunft zu stärken. Damit ist in der staatlichen Rechtssetzung eine Fülle von Vorschriften und Begleitmaßnahme verbunden, die immer mehr europäisch geprägt sind.

Hier wird als erster Schritt eine schwerpunktmäßige Darstellung der Entwicklung des in Österreich an der Schwelle 1. Januar 2000 geltenden staatlichen Eisenbahnrechts erarbeitet, und der Frage nachgegangen, welche Tendenzen sich daraus ergeben. Beides aus dem besonderen Blickwinkel des Einflusses

1

Cette étude a également été publiée dans la "Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV)", numéro 3-4/99, p. 21 ss.
Die Abhandlung wurde auch in der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV), Heft 3-4/99, S. 21 ff, veröffentlicht.

2

Le droit ferroviaire est interprété ici comme la somme des règlements juridiques internationaux (intergouvernementaux et supranationaux) et nationaux ayant trait aux chemins de fer. Il est traditionnellement spécifique au mode de transport, y compris encore dans le droit communautaire. Sont exclus de l'aspect du droit international les téléphériques, qui, en ce qui concerne les chemins de fer en tant que tels au sens juridique, sont pris en compte (uniquement) au niveau national conformément à l'art. 10, § 1 Z 9 B-VG (Loi fédérale sur les transports). Les renvois à la doctrine ont pour seul but de donner un aperçu. Les points de vue défendus sont ceux de l'auteur.
Das Eisenbahnrecht wird hier als die Summe der international (zwischenstaatlich und supranational) und innerstaatlich entstandenen Rechtsvorschriften mit Regelungsgegenstand Eisenbahnen verstanden. Es ist traditionell verkehrsträger-spezifisch, auch noch im EG-Recht. Aus dem Blickwinkel des internationalen Rechts bleiben die Seilbahnen beiseite, die (nur) innerstaatlich gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG im Kompetenztatbestand Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen als solche im Rechtssinn miterfasst sind. Literaturhinweise konzentrieren sich auf den Übersichts-zweck. Die vertretene Meinung ist die persönliche des Autors.

En termes imagés, les nombreuses “traverses” ne doivent pas faire perdre de vue le “tracé de la ligne”.

Les dispositions légales sont groupées de manière systématique selon les domaines suivants :

- Administration ferroviaire : domaine central par excellence du droit administratif³ concernant les entreprises et l'accès au marché, la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure et des véhicules, le personnel;
- Transports ferroviaires : relations contractuelles et questions de responsabilité dans la relation entreprise ferroviaire - client;
- Organisation et financement : réglementations dans le domaine de l'administration de l'économie privée de l'Etat (au niveau fédéral);
- Planification des voies : coordination territoriale des voies ferrées;
- Points frontières : questions spécifiques liées au chemin de fer dans le cadre du franchissement des frontières.

2. Historique jusqu'au droit communautaire

2.1 Droit ferroviaire national

Dans la rétrospective historique⁴, qui est effleurée ici pour faciliter la compréhension des tendances actuelles, l'évolution est regroupée, pour l'essentiel, en une période des chemins de fer étatiques et une période des chemins de fer privés, selon le cas où l'Etat assurait lui-même la construction et l'exploitation ferroviaire ou les confiait, en règle

3

La classification systématique a été choisie pour des raisons de clarté, bien qu'elle soit moins importante pour la pratique. La différenciation entre droit administratif, qu'il soit souverain ou qu'il relève de l'économie privée, et droit civil ne sert que d'indication à la classification des prescriptions juridiques, qui touchent toutefois souvent plus d'un domaine.

Die systematische Einordnung wird aus Übersichtsgründen verfolgt, für die Praxis erweist sie sich als weniger bedeutend. Die Unterscheidung in Verwaltungsrechts, sei es hoheitlich oder privatwirtschaftlich, und Zivilrecht ist ein Indiz für die Einordnung der Rechtsvorschriften, in ihnen ist aber oft mehr als ein Bereich enthalten.

4

En tant que résumé historique, cf. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth, Loi sur l'expropriation des chemins de fer- Loi sur les chemins de fer (Vienne 1982), p. 276 ss.; et Zeleny, Droit relatif à la planification et à la construction ferroviaire (Vienne 1994), p. 33 ss.

Als historische Zusammenfassung vgl. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth, Eisenbahnteilungsgesetz- Eisenbahngesetz (Wien 1982), S. 276 ff; und Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht (Wien 1994), S. 33 ff, mwH.

internationaler Vorschriften².

Bildlich gesagt soll angesichts der vielen, „Schwellen“ der Blick auf den „Verlauf der Strecke“ nicht verlorengehen.

Systematisch zusammengefasst wird in Rechtsvorschriften für

- Eisenbahnverwaltung: hoheitlicher verwaltungsrechtlicher Kernbereich³, für Unternehmen und Marktzugang, Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur und Fahrzeuge, Personal;
- Eisenbahnbeförderung: Vertragsbeziehungen und Haftungsfragen im Verhältnis Eisenbahnunternehmen - Kunden;
- Organisation und Finanzierung: Regelungen im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung des Staates (Bundes);
- Wegeplanung: raumordnerische Koordination der Verkehrswege der Eisenbahnen;
- Grenzübergänge: eisenbahnspezifische Fragen bei Überquerung der staatlichen Grenzen.

2. Vorgeschichte bis zum EG-Recht

2.1 innerstaatliches Eisenbahnrecht

Im historischen Rückblick⁴, der hier zum Verständnis aktueller Tendenzen gestreift wird, fasst man die Entwicklung im Wesentlichen in Staatsbahn- und Privatbahnperioden zusammen, je nachdem, ob der Staat selbst Eisenbahnbau- und -betrieb durchführte oder dies in der Regel per Konzession Anderen überließ. Dessen ungeachtet blieb ein relativ großer

générale au moyen de concessions, à des tiers. Nonobstant cela, une influence étatique relativement importante est toujours restée une caractéristique du domaine ferroviaire - les structures privées ne pouvaient, elles non plus, supporter de manière durable le système ferroviaire sans une aide financière considérable ou une initiative de l'Etat.

2.1.1 Administration ferroviaire

Le point de départ était la souveraineté ferroviaire (en tant que partie de la souveraineté en matière de transport) de l'Etat. L'Etat exerçait, en ce qui concerne les chemins de fer, à la fois un droit de construction et d'exploitation et des droits souverains d'approbation, d'influence et de surveillance. La construction et l'exploitation d'un chemin de fer par des tiers étaient liées à l'octroi d'une concession. Le système de concessions continua à être marquant jusqu'à la Loi sur les chemins de fer (EisbG) en vigueur⁵. Les chemins de fer avaient des obligations particulières à remplir dans l'intérêt public, mais - contrairement à la route - il n'y avait pas d'usage commun, c'est-à-dire une utilisation par des tiers, y compris une utilisation par des droits d'accès en faveur d'autres entreprises ferroviaires. Certains trains appartenant à des tiers étaient exploités au moyen d'une concession et sous la responsabilité du chemin de fer. Ce dernier était une unité d'exploitation fermée. La liaison entre les différents chemins de fer aux points de contact entre les réseaux était assurée, au niveau national, par l'obligation d'assurer un raccordement et une utilisation, que ce soit dans le domaine des transports publics, le raccordement à un réseau des chemins de fer principaux et secondaires, ou que ce soit en faveur de chemins de fer de raccordement d'autres entreprises. La liaison avec des chemins de fer d'autres Etats aux frontières faisait l'objet de conventions intergouvernementales.

Les instruments d'approbation, de participation et de surveillance étatiques particulièrement marquants, qui se manifestent jusque dans le droit en vigueur, découlent également de la souveraineté ferroviaire. Le traitement juridique particulier en faveur de l'Etat en ce qui concerne le droit de retour et le rachat

Staatseinfluss immer ein Charakteristikum des Eisenbahnwesens - auch private Strukturen konnten ohne beträchtliche finanzielle Rückendeckung oder Initiative von staatlicher Seite das Eisenbahnsystem allein nicht nachhaltig tragen.

2.1.1 Eisenbahnverwaltung

Ausgangspunkt war die Eisenbahnhoheit (als Teil der Verkehrshoheit) des Staates. Dem Staat kamen sowohl das Recht auf Bau und Betrieb einer Eisenbahn selbst als auch hoheitliche Genehmigungs-, Einfluss- und Aufsichtsrechte zu. Andere bedurften der Verleihung einer Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn. Das Konzessionssystem bleibt prägend, bis in das geltende Eisenbahngesetz (EisbG)⁵. Für die Eisenbahn gab es besondere Pflichten im öffentlichen Interesse, aber - zum Unterschied von der Straße - keinen Gemeingebrauch, also keine Benützung durch Andere, auch nicht eine Benützung über Zugangsrechte zugunsten anderer Eisenbahnunternehmen. Einzelne Züge Anderer wurden unter der Konzession und Verantwortung der Eisenbahn geführt. Die Eisenbahn war eine in sich geschlossene Betriebseinheit. Der Verknüpfung der einzelnen Eisenbahnen an ihren Berührungspunkten diente innerstaatlich die Verpflichtung zu Anschluss und Mitbenützung, sei es im öffentlichen Verkehr zu einem Netz der Haupt- und Nebenbahnen, sei es zugunsten von Anschlussbahnen anderer Betriebe. Die Verknüpfung mit Eisenbahnen anderer Staaten an den Staatsgrenzen wurde in zwischenstaatlichen Abkommen gesondert geregelt.

Aus der Eisenbahnhoheit sind auch die bis ins geltende Recht zu verfolgenden besonders ausgeprägten staatlichen Genehmigungs-, Mitwirkungs- und Aufsichtsinstrumente herzuleiten. Die besondere rechtliche Behandlung zugunsten des Staates hinsichtlich des Heimfalls und der Einlösung (§ 31

⁵

Cf. du point de vue historique la Loi sur les concessions octroyées aux chemins de fer, Journal officiel (JO) 1854/238. Aujourd'hui est en vigueur la Loi relative aux chemins de fer de 1957, JO 1957/60 dans la teneur 1963/113, 1970/20, 1971/274, 1975/422, 1976/305, 1992/452, 1993/899, 1996/201, I 1998/15 et I 1999/166. Les amendements mentionnés sont traités par la suite. Une version consolidée se trouve dans le système d'informations juridiques (RIS) (<http://www.ris.bka.gv.at>).

Vgl. historisch das Eisenbahnkonzessionsgesetz, RGBl. 1854/238. Heute gilt das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. 1957/60 idF 1963/113, 1970/20, 1971/274, 1975/422, 1976/305, 1992/452, 1993/899, 1996/201, I 1998/15 und I 1999/166. Auf letztere Novellierungen wird im Folgenden eingegangen. Eine konsolidierte Textfassung findet sich im RIS (<http://www.ris.bka.gv.at>).

(§ 31 EISbG) ainsi que des biens immobiliers⁶ n'est que mentionné.

En ce qui concerne le système de réglementation, il convient de retenir qu'en ce qui concerne le contenu, seuls des principes généraux⁷ sont réglés dans la Loi relative au chemin de fer, et cela de manière extensive pour le domaine ferroviaire⁸. Une autorité ferroviaire (Ministre fédéral) a une compétence nationale permettant ainsi d'obtenir une application uniforme dans la pratique.

La renaissance dans le domaine de la construction ferroviaire qui n'est apparue que dans les dernières décennies avec les projets de construction des lignes à grande vitesse a eu pour conséquence, en Autriche, la création, en 1989, d'une réglementation légale spécifique sous la forme de la Loi sur les lignes à grande vitesse (HLG)⁹. Ainsi ont été créées, avec la nouvelle institution juridique de l'arrêté portant sur les sillons, des prescriptions spéciales dans les domaines de la construction et de l'expropriation, basée sur le droit relatif aux routes nationales, à la différence toutefois qu'en ce qui concerne les chemins de fer, l'arrêté portant sur les sillons a été ajouté, respectivement placé en amont de la procédure existante en matière d'autorisation de construction. Le champ d'application de la HLG (Loi sur les lignes à grande vitesse) s'étend uniquement à des lignes particulières définies par des arrêtés du Gouvernement fédéral. Ces lignes doivent avoir une importance particulière pour assurer soit un trafic performant avec des

EISbG), sowie der Liegenschaften⁶, sei hier nur angemerkt.

Zum Regelungssystem ist festzuhalten, dass inhaltlich nur allgemeine Grundsätze⁷ im Eisenbahngesetz selbst geregelt sind, und dies umfassend für das Eisenbahnwesen⁸. Eine Eisenbahnbehörde (Bundesminister) ist bundesweit zuständig, womit eine einheitliche Vollziehungspraxis erzielbar ist.

Die erst in den vergangenen Jahrzehnten aufgetretene Renaissance im Eisenbahnbau in Richtung hochrangiger leistungsfähiger Strecken löste in Österreich eine spezifische gesetzliche Regelung 1989 im Hochleistungsstreckengesetz (HLG)⁹ aus. Damit wurden spezielle Bau- und Enteignungsvorschriften geschaffen, mit dem neuen, dem Bundesstraßenrecht nachempfundenen Rechtsinstitut der Trassenverordnung, wobei ein spürbarer Unterschied allerdings darin liegt, dass für Eisenbahnen die Trassenverordnung zum bestehenden Verfahren für die Baugenehmigung hinzukam bzw. vorgeschaltet wurde. Der Anwendungsbereich des HLG erstreckt sich nur auf besondere Strecken, die mit Verordnungen der Bundesregierung festgelegt werden. Den Strecken muss eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen, oder für den Nahverkehr, zukommen. Auf diesem Wege wurde also eine Eisenbahn-Wegeplanung für hochrangige

6

Cf. Loi relative aux placements scripturaux des chemins de fer, JO 1874/30, dernière modification publiée dans le JO 1989/343 avec l'arrêté relatif à la comptabilité des chemins de fer, JO 1930/77 dans la teneur 1993/183; Loi relative à l'expropriation aux fins de construction et d'exploitation de chemins de fer, JO 1878/30, en tant que précurseur de la Loi relative à l'expropriation des chemins de fer (EISbEG) de 1954 actuellement en vigueur, JO 1954/71. Vgl. Eisenbahnbuchanlegungsgesetz, RGBl. 1874/30, zuletzt geändert in BGBl. 1989/343, samt Eisenbahnbuch-Verordnung, BGBl. 1930/77 idF 1993/183; Gesetz betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, RGBl. 1878/30, als Vorläufer des geltenden Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 (kurz: EISbEG), BGBl. 1954/71.

7

Cf. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth (note de bas de page n° 4), 280, qui interprètent cela comme une préférence en faveur de l'exécution. Vgl. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth (Fn. 4), 280, die das als Vorzug zugunsten der Vollziehung bewerten.

8

La délimitation de la compétence du droit constitutionnel (cf. note de bas de page n° 2) est devenue plus difficile en raison de l'évolution de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (VfGH) en ce qui concerne les compétences des Länder et de la formule de l'obligation de faire preuve de ménagement - cf. la discussion actuelle en ce qui concerne la compétence en matière de protection de l'environnement dans le cadre du projet de construction du tunnel de base du Semmering, VfGH, 25.6.1999, G. 256/98. Die Abgrenzung des verfassungsrechtlichen Kompetenztatbestandes (vgl. Fn. 2) ist durch die Entwicklung der VfGH-Judikatur bezüglich der Landeskompetenzen mit der Formel von der Rücksichtnahmepflicht schwieriger geworden - vgl. aktuelle Diskussion zur Naturschutzkompetenz beim Semmeringbasistunnel-Vorhaben, VfGH 25.6.1999, G. 256/98.

9

JO 1989/133, dans la teneur du JO I 1999/81, y compris les arrêtés portant sur les lignes à grande vitesse (HL-Str-Ven), JO 1989/370, dans la teneur du JO II 1998/397, 1989/675, 1994/83, JO II 1997/273. BGBl. 1989/133 idF BGBl. I 1999/81; samt Hochleistungsstreckenverordnungen (kurz: HL-Str-Ven), BGBl. 1989/370 idF II 1998/397, 1989/675, 1994/83, II 1997/273.

liaisons internationales soit un trafic régional. Par ce moyen, une planification des lignes ferroviaires destinées à des liaisons internationales performantes à été ancrée dans le droit.

2.1.2 Transports ferroviaires

Ce domaine des relations juridiques de droit civil entre le client et l'entreprise ferroviaire, respectivement entre les différentes entreprises ferroviaires n'était pas, à l'origine, réglé dans des prescriptions légales à part, mais était in-

clus dans le Règlement relatif aux transports par chemin de fer¹⁰, qui comprenait à la fois des prescriptions concernant l'exploitation ferroviaire et des prescriptions concernant le trafic ferroviaire. Les institutions légales qui découlent de la souveraineté ferroviaire, telles que l'obligation tarifaire et l'obligation de transporter, comprenant l'obligation de définir des conditions de transport pour le transport des voyageurs et des marchandises sont incluses dans ce règlement, et on les trouve encore aujourd'hui en tant que principes dans la matière législative indépendante actuellement en vigueur de la Loi relative aux transports ferroviaires (EBG)¹¹.

2.1.3 Organisation et financement

Lors de l'examen des dispositions de droit organisationnel édictées dans le cadre de l'administration de droit privé de l'Etat (dans ce cas, l'Etat fédéral) relatives à "son" chemin de fer, l'on peut également constater une série de périodes aux formes organisationnelles plus ou moins indépendantes du point de vue juridique.

Les chemins de fer directement administrés, à la fin de la monarchie, par l'Etat sous forme de chemins de fer étatiques, ont, par la Loi fédérale sur les chemins de fer de 1923¹², été pour la première fois juridiquement séparés en tant qu'entité économique à propre personnalité juridique et ont reçu leur propre nom, à savoir ÖBB (chemins de fer fédéraux autrichiens). Cette indépendance a pris fin en 1939. Après 1945, les ÖBB ont à nouveau été placés sous l'administration directe

internationale Verbindungen rechtlich verankert.

2.1.2 Eisenbahnbeförderung

Dieser Bereich der zivilrechtlichen Rechtsverhältnisse zwischen Kunden und Eisenbahnunternehmen bzw. Eisenbahnunternehmen untereinander war anfangs nicht in gesonderten Rechtsvorschriften geregelt, sondern in einer

Eisenbahn-Betriebs-Ordnung¹⁰ miterfasst, die sowohl Bestimmungen für den Eisenbahnbetrieb als auch den Eisenbahnverkehr enthielt. Die aus der Eisenbahnhoheit abgeleiteten Rechtsinstitute wie Tarif- und Beförderungspflicht mit der Verpflichtung zu Beförderungsbedingungen für Personen- und Güterverkehr finden sich darin, und heute noch als Grundsätze in der nun geltenden eigenen Gesetzesmaterie des Eisenbahnbeförderungsgesetzes (EBG)¹¹.

2.1.3 Organisation und Finanzierung

Bei Betrachtung der im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Staates (das ist hier der Bund) ergangenen organisationsrechtlichen Vorschriften zu „seiner“ Eisenbahn ist auch eine Abfolge von Perioden mit rechtlich mehr oder weniger selbständigen Organisationsformen festzustellen.

Die nach dem Ende der Monarchie vom Staat direkt als Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen, als bundeseigene Bahnen bezeichnet, wurden mit dem Bundesbahngesetz 1923¹² erstmals rechtlich ausgegliedert, als Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit und Firmenbezeichnung ÖBB. Im Jahr 1939 war es auch mit dieser Selbständigkeit vorbei. Nach 1945 wurden die ÖBB wieder der direkten staatlichen Verwaltung unterstellt¹³. Eine neue

¹⁰ Cf. Règlement de l'exploitation ferroviaire de 1851, JO 1852/1. Vgl. Eisenbahn-Betriebs-Ordnung 1851, RGBl. 1852/1.

¹¹ JO 1988/180, dans la teneur des JO 1992/452, 1993/899, 1998 I/15. BGBl. 1988/180, idF. 1992/452, 1993/899, 1998 I/15.

¹² JO 1923/407. BGBl. 1923/407.

de l'Etat¹³. Une nouvelle solution légale n'a été trouvée, qu'après de longues discussions, sous la forme de la Loi sur les chemins de fer fédéraux (BBG) de 1999¹⁴, qui prévoyait certes une entité économique, mais sans séparation juridique. L'administration souveraine et la fonction d'administration ferroviaire (pour tous les chemins de fer) ont été séparées et sont restées au sein de l'organisation ministérielle. Il est ressorti de l'amendement de 1984¹⁵ une première réglementation des services de bien public imposés par arrêtés, qui étaient soit rendus directement, soit devaient être présentés de manière transparente. Ce dernier aspect concernait également la mise à disposition de l'infrastructure qui, en tant que voie de communication ferroviaire, devait être, tout comme pour le mode de transport routier, une tâche et une dépense étatique transparente, déduction faite d'un montant forfaitaire en tant qu'élément de "rémunération d'utilisation"; la charge financière résultant de l'infrastructure continuait, de fait, à être prise en charge par l'Etat fédéral par le biais du financement annuel des ÖBB. Cette réglementation s'est inspirée de la discussion relative aux charges d'infrastructure menée en Europe et a repris, avant même l'adhésion à l'EEE, respectivement à la CE la délimitation de la définition du terme d'infrastructure ferroviaire selon le règlement pertinent du droit communautaire. Une séparation juridique des ÖBB de l'administration étatique et du Budget fédéral a été réalisée avec la Loi - en vigueur - sur les chemins de fer fédéraux de 1992¹⁶, par laquelle les ÖBB ont été transformés d'une entité économique en une entreprise ayant sa propre personnalité juridique. Il s'agit d'une entreprise sui generis à laquelle s'applique, dans la mesure où la Loi sur les chemins de fer fédéraux ne comporte pas de dispositions particulières, la Loi sur

gesetzliche Lösung gab es nach heftiger Diskussion erst mit dem Bundesbahngesetz (BBG) 1969¹⁴, das zwar einen Wirtschaftskörper, aber ohne rechtliche Ausgliederung vorsah. Die Hoheitsverwaltung und Eisenbahn-behördenfunktion (für alle Eisenbahnen) wurde getrennt und blieb in der Ministerialorganisation. Mit der Novellierung 1984¹⁵ erfolgte eine erste Regelung der per Verordnungen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die teilweise direkt abgegolten wurden, teils transparent dargestellt werden sollten. Letzteres betraf auch die Bereithaltung der Infrastruktur, die - wie beim Verkehrsträger Straße - als Schienenverkehrsweg transparente staatliche Aufgabe und Ausgabe sein sollte, mit Abzug eines Pauschales als Komponente „Benützungsentgelt“; die finanzielle Last aus der Infrastruktur trug der Bund faktisch weiter im Wege der jährlichen Ausfinanzierung der ÖBB. Diese Regelung orientierte sich an der europäischen Wegekostendiskussion und übernahm bereits vor EWR - bzw. EG-Beitritt die begriffliche Abgrenzung des Schienenweges nach der einschlägigen Verordnung des EG-Rechts. Eine rechtliche Ausgliederung der ÖBB aus der staatlichen Verwaltung und dem Bundeshaushalt erfolgte dann mit dem - geltenden - Bundesbahngesetz 1992¹⁶, indem die ÖBB vom Wirtschaftskörper in eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt wurden. Es handelt sich um eine Gesellschaft sui generis, auf die, soweit da BBG keine Sonderbestimmungen enthält, das GmbH-Gesetz anzuwenden ist. Die Anteilsrechte an der Gesellschaft verblieben bis heute zu 100% beim Bund. Die ÖBB bedürfen für ihre Infrastruktur und Verkehrsleistungen im bisherigen Umfang weiterhin keiner Konzession. Es handelt sich um eine „Privatisierung“ der Rechtsform, nicht aber um eine Privatisierung des Eisenbahnunternehmens ÖBB.

- 13 § 51, al. 1 de la Loi relative au transfert des autorités de 1945, JO 1945/94, le transfert en une entité économique ayant été "réserve" à l'al. 3.
§ 51 Abs. 1 Behörden-Überleitungsgesetz 1945, StGBL., 1945/94, wobei in Abs. 3 die Überleitung in einen Wirtschaftskörper „vorbehalten“ blieb.
- 14 JO 1969/137; cf. projet gouvernemental 1038, annexe XIème période législative du Conseil national, d'une part, et rapport de commission avec rapport minoritaire 1166, annexe XIème période législative du Conseil national, d'autre part.
BGBl. 1969/137; vgl. vorausgehend RV 1038 BlgNR XI GP einerseits, AB mit Minderheitsbericht 1166 BlgNR XI GP andererseits.
- 15 JO 1984/151; cf. projet gouvernemental 170, annexe XVIème période législative du Conseil national et rapport de commission 236, annexe XVIème période législative du Conseil national(en particulier ad § 2, al. 5).
BGBl. 1984/151; vgl. vorausgehend RV 170 BlgNR XVI GP und AB 236 BlgNR XVI GP (insbes. zu § 2 Abs. 5).
- 16 JO 1992/825, dans la teneur 1996/182, 1996/201, I 1998/15, I 1998/174, I 1999/166. Il sera revenu plus loin sur ce dernier amendement.
BGBl. 1992/825 idF. 1996/182, 1996/201, I 1998/15, I 1998/174, I 1999/166. Auf letztere Novellierungen wird in der Folge noch eingegangen.

les S.A.R.L.. Les participations à l'entreprise demeurent, à ce jour, à 100 % entre les mains de l'Etat fédéral. Les ÖBB n'ont toujours pas besoin d'une concession pour leur infrastructure et les services de transport fournis dans l'ampleur actuelle. Il s'agit d'une "privatisation" de la forme légale et non pas d'une privatisation de l'entreprise ferroviaire ÖBB.

Parallèlement à la Loi sur les chemins de fer fédéraux, la participation du Conseil fédéral à l'élaboration des bases tarifaires et des traitements du personnel des ÖBB, prévue par la Constitution, a également été supprimée¹⁷. Le droit régissant le service et les pensions, de par son contenu, identique au droit public, mais selon la doctrine et la jurisprudence existantes, basé sur des accords individuels ("lex contractus"), a été maintenu pour le personnel en place, alors que des nouvelles bases juridiques ont été créées pour le personnel nouvellement recruté. Les exigences de la Loi sur les chemins de fer fédéraux s'adressent à l'entreprise ÖBB en tant qu'employeur et non pas aux relations contractuelles individuelles¹⁸. Par ailleurs, les dispositions particulières applicables aux ÖBB qui sont restées ancrées dans certaines lois lors de la réforme de la Loi sur les chemins de fer fédéraux ont, à plusieurs reprises, soulevé la question de savoir dans quelle mesure elles sont, à la lumière de conditions concurrentielles identiques, matériellement justifiées, en particulier les exonérations de taxes¹⁹. Les conditions-cadre régissant le droit de travail et le droit social continuent également à être comprises dans des dispositions particulières nationales²⁰.

Pour la réalisation des lignes à haute performance, l'Etat fédéral a créé dans la Loi sur les lignes à haute performance (HLG) (partie II) et dans la Loi sur le

Parallel zum BBG entfiel konsequenterweise auch die bisher verfassungsgesetzlich verankerte Mitwirkung des Nationalrates an den Tarifgrundlagen und den Bezügen der Bediensteten der ÖBB¹⁷. Deren Dienst- und Pensionsrecht, inhaltlich wie öffentliches Recht, aber nach herrschender Lehre und Judikatur im Wege von Vertragsschablonen einzelvertraglich begründet („lex contractus“), blieb dem vorhandenen Personal gegenüber gewahrt, für neu Eintretende kam es zu neuen Rechtsgrundlagen. Die Vorgaben im BBG richten sich an die Gesellschaft ÖBB als Dienstgeber, nicht an die einzelvertraglichen Verhältnisse selbst¹⁸. Im übrigen haben die bei der Reform des BBG in verschiedenen Gesetzen verbliebenen Sonderbestimmungen für die ÖBB mehrfach Fragen aufgeworfen, inwieweit sie im Lichte gleicher Wettbewerbsbedingungen sachlich gerechtfertigt sind, insbesondere die Abgabenbefreiungen¹⁹. Auch die arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen sind weiterhin in innerstaatlichen Sonderregelungen enthalten²⁰.

Für die Realisierung der Hochleistungsstrecken richtete der Bund neben den ÖBB sondergesetzlich im HLG (Abschnitt II) und im Brenner-Eisenbahn-Gesetz²¹

17 JO 1992/868.
BGBl. 1992/868.

18 Cf. rejet de la contestation du § 21, BBG, développé dans l'amendement JO 1998/15 dans le cadre de la réforme générale des pensions, Cour constitutionnelle, 18.6.1999, G. 38/98.
Vgl. Zurückweisung der Anfechtung des im Rahmen der allgemeinen Pensionsreform in der Novelle BGBl. 1998/15 weiter ausgestalteten § 21 BBG, VfGH 18.6.1999, G. 38/98.

19 Cf. abrogations en ce qui concerne l'exonération des impôts communaux, recueil des décisions de la Cour constitutionnelle, 14.805/1997, et l'exonération des taxes, Cour constitutionnelle, 2.10.1998, G 72/97, G 247/97; décision d'examen en ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, Cour constitutionnelle, 24.6.1999, B 967/98.
Vgl. Aufhebungen hinsichtlich der Kommunalsteuerbefreiung, VfSlg 14.805/1997, und der Gebührenbefreiung, VfGH 2.10.1998, G 72/97, G 247/97; Prüfbeschluss hinsichtlich der Körperschaftsteuer, VfGH 24.6.1999, B 967/98.

20 En ce qui concerne le domaine des relations entre salariés et entrepreneurs, une Loi relative aux relations entre salariés et entrepreneurs au sein des entreprises ferroviaires (BBVG) propre a suivi, JO I 1997/66. En ce qui concerne la question de l'obligation légale de s'assurer contre les risques du chômage, cf. remarque dans l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 12.6.1997, B 1205/96 et réglementation dans la Loi sur l'assurance contre les risques du chômage et l'invalidité, JO I 1998/16, art. II.
Zum Bereich Arbeitsverfassung folgte ein eigenes Bahn-Betriebsverfassungsgesetz (BBVG), BGBl. I 1997/66.
Hinsichtlich der Frage der Arbeitslosenversicherungspflicht vgl. Anmerkung in VfGH 12.6.1997, B 1205/96, und Regelung im AIVG in BGBl. I 1998/16, Art. II.

chemin de fer du Brenner²¹, une loi spéciale prévoyant, parallèlement aux ÖBB, ses propres entreprises de planification et de construction, dont les titres de participations sont détenus par l'Etat fédéral, entreprises qui ne sont elles-mêmes pas des entreprises ferroviaires, mais qui ont reçu le même statut juridique pour l'accomplissement de leurs tâches spécifiques.

Outre les ÖBB, l'Autriche compte depuis toujours des chemins de fer privés, précisément dit des entreprises ferroviaires exploitant des lignes principales et des lignes secondaires moyennant des concessions. Les chemins de fer privés ont une structure plus petite et leur trafic est principalement régional²². Les titres de participations ne sont qu'en petite partie détenus par le secteur privé; ils sont détenus majoritairement par le secteur public, à savoir d'autres collectivités territoriales, notamment les Länder et les communes. Le soutien financier de l'Etat a été réglé avec la Loi sur le soutien financier des chemins de fer privés²³. Le chemin de fer Graz-Köflach constitue un cas particulier dans la mesure où ses titres de participations ont été redonnés à l'Etat fédéral par une habilitation législative²⁴ avec, en même temps, une habilitation de vente, ce qui équivaut à une nationalisation juridique avec privatisation potentielle.

A la lumière de l'examen introductif des périodes de chemins de fer étatiques et chemins de fer privés, il est jusqu'alors uniquement possible de constater un éloignement plutôt formel de la période des chemins de fer étatiques, mais qui semble introduire une période transitoire.

eigene Planungs- und Errichtungsgesellschaften ein, deren Anteile der Bund hält und die selbst keine Eisenbahnunternehmen sind, für die Erfüllung ihrer spezifischen Aufgaben aber die gleiche Rechtsstellung erhielten.

Neben der ÖBB bestehen in Österreich immer schon Privatbahnen, genauer gesagt Haupt- und Nebenbahnen betreibende Eisenbahnunternehmen mit Konzession. Die Privatbahnen sind kleiner strukturiert und haben ihre Verkehrsbedeutung vorwiegend regional²². Die Anteilsrechte sind nur zum geringeren Teil in Privatbesitz, überwiegend im staatlichen Besitz anderer Gebietskörperschaften, insbesondere von Ländern und Gemeinden. Die finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite wurde mit dem Privatbahnunterstützungsgesetz²³ geregelt. Ein Sonderfall ist das Unternehmen der Graz-Köflacher Eisenbahn insofern, als deren Anteile über gesetzliche Ermächtigung²⁴ an den Bund selbst zurückkamen, mit gleichzeitiger Ermächtigung zum Verkauf - also gleichsam rechtliche Verstaatlichung mit potentieller Privatisierung.

Im Lichte der einleitenden Betrachtung von Staatsbahn- und Privatbahnperioden ist also bisher nur eine eher formale Abkehr von der Staatsbahnperiode erkennbar, die aber eine Übergangsperiode einzuleiten scheint.

21 Loi fédérale relative à la création d'une "société des chemins de fer du Brenner" (BEG), JO 1995/502, dans la teneur I 1999/81.
Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft“ (kurz: BEG), BGBl. 1995/502 idF I 1999/81.

22 Cf. statistiques ferroviaires 1998/99 de la République autrichienne, p. 2 ss. Le chemin de fer Raab-Oedenburg-Ebenfurt (ROEE) a toujours jouit d'une position spécifique, ce chemin de fer ayant été divisé suite au retracement des frontières après la Première Guerre mondiale, et ce également en ce qui concerne la concession - cf. JO 1923/387. Il n'y a que peu de nouvelles concessions, actuellement pour le chemin de fer régional du sud du Burgenland.
Vgl. Eisenbahnstatistik 1998/99 der Republik Österreich, S. 2 ff. Immer schon eine spezifische Stellung genoss die Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn (ROEE), die infolge der Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg geteilt wurde, auch hinsichtlich der Konzession - vgl. BGBl. 1923/387. Neukonzessionierungen gibt es wenige, aktuell für die Südburgenländische Regionalbahn.

23 Loi sur le soutien financier des chemins de fer privés (PbUG) de 1959, JO 1958/286, renouvelée en tant que PbUG 1988, JO 1988/606, dans la teneur 1994/519 et I 1999/166, portant maintenant le titre de Loi sur les chemins de fer privés (PbG).
Privatbahnunterstützungsgesetz 1959 (kurz: PbUG), BGBl. 1958/286, erneuert als PbUG 1988, BGBl. 1988/606 idF 1994/519 und I 1999/166, wobei es den Titel Privatbahngesetz (kurz: PbG) erhielt.

24 GKE-G, JO I 1998/79, art. XVIII.
(kurz: GKE-G), BGBl. I 1998/79, Art. XVIII.

2.2 Droit ferroviaire intergouvernemental

Tout comme les chemins de fer, le droit ferroviaire a été créé au XIX^{ème} siècle tout d'abord sous l'optique nationale. Avec la construction de lignes ferroviaires transfrontalières aux fins d'une exploitation avec franchissement des frontières par des véhicules, l'Autriche a également tout d'abord conclu des accords étatiques avec des Etats voisins. Ce n'est que plus tard que des accords étatiques multilatéraux ont été conclus dans le secteur ferroviaire.

Dès le début, l'on peut retenir comme particularité caractéristique pour le développement du droit ferroviaire international le fait que de nombreuses initiatives émanaient des associations ferroviaires internationales, c'est-à-dire de regroupements de droit privé des entreprises ferroviaires et que beaucoup de questions étaient réglées uniquement à ce niveau. Ce droit des associations a été marqué par les grandes entreprises ferroviaires étatiques, mais il ne s'agit pas d'un droit intergouvernemental à placer au niveau du droit public international. Dans certains domaines, ces réglementations ont complété le droit étatique incomplet, tel que dans le cas de l'Unité Technique, ou l'ont appliqué, tel que dans le cas du droit de transport ferroviaire²⁵.

Au niveau (inter)gouvernemental, le droit ferroviaire ne s'est fait que peu à peu. Parmi les organisations oeuvrant dans le domaine ferroviaire, il convient de citer la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) et, en particulier, en ce qui concerne le droit de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). La Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) traite, par le biais d'études et de résolutions, également des questions ayant trait à la politique des transports ferroviaires, sans toutefois établir des règles juridiques.

2.2.1 Administration des chemins de fer

Il convient de citer tout d'abord, au niveau multilatéral, la Convention sur l'Unité Technique (UT) établie au niveau gouvernemental, qui comporte des réglementations visant à assurer le passage des wagons ferroviaires d'un chemin de fer à l'autre, afin de parvenir, pour l'essentiel, à une uniformisation des

2.2 Zwischenstaatliches Eisenbahnrecht

Wie die Eisenbahnen entstand auch das Eisenbahnrecht im 19. Jahrhundert zunächst aus dem innerstaatlichen Blickwinkel. Mit der Herstellung grenzüberschreitender Eisenbahnstrecken zwecks Betriebsführung mit Übergang von Fahrzeugen kam es auch in Österreich zunächst zu staatlichen Verträgen mit Nachbarstaaten. Erst dann folgten multilaterale staatliche Verträge am Eisenbahnsektor.

Als für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts von Anfang an charakteristische Besonderheit festzuhalten ist, dass Vieles von der Ebene internationaler Eisenbahnverbände, also privatrechtlichen Zusammenschlüssen der Eisenbahnunternehmen ausging und auch nur auf dieser Ebene geregelt wurde. Dieses Verbandsrecht prägten die großen staatlichen Eisenbahnunternehmen, es handelt sich aber um kein zwischenstaatliches Recht auf völkerrechtlicher Ebene. In Teilbereichen haben die Regelungen das lückenhafte staatliche Recht ergänzt, wie bei der Technischen Einheit, oder ausgeführt, wie beim Eisenbahnbeförderungsrecht²⁵.

Auf (zwischen)staatlicher Ebene ist das Eisenbahnrecht erst nach und nach geprägt worden. Von den relevanten Organisationen sind die Wirtschaftskommission der UNO für Europa (ECE) und insbesondere beim Beförderungsrecht die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) anzuführen. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) behandelt im Wege von Studien und Resolutionen auch verkehrspolitische Fragen der Eisenbahnen, ist aber nicht rechtsetzend tätig.

2.2.1 Eisenbahnverwaltung

Auf multilateraler Ebene ist zunächst das auf Regierungsebene geschlossene Übereinkommen Technische Einheit (TE) im Eisenbahnwesen zu vermerken, das Regelungen zur Erzielung einer Übergangsfähigkeit der Eisenbahnwagen von einer Eisenbahn zu einer anderen enthält, im Wesentlichen

25

Toujours utile pour un aperçu historique tant des prescriptions juridiques multilatérales que des différents types de contrats bilatéraux relatifs au passage des frontières : Haustein-Pschirrer, Internationales Eisenbahnrecht, Quellensammlung (Droit international ferroviaire, recueil de sources) (Frankfort-sur-le-Main, 1956), VII ss., avec d'autres observations.

Für einen historischen Überblick sowohl der multilateralen Rechtsvorschriften als auch der Typen bilateraler Verträge zum Grenzübergangsthema noch immer nützlich: Haustein-Pschirrer, Internationales Eisenbahnrecht Quellensammlung (Frankfurt am Main 1956), VII ff, mwH.

caractéristiques techniques des véhicules. La première version a été signée en 1886. Après trois révisions, le texte dans la teneur de 1938 est entré en vigueur le 1er janvier 1939 dans tous les Etats européens à écartement normal²⁶. Du point de vue de l'importance pratique, il convient toutefois de souligner que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) est devenue, en 1929, l'organe de travail de l'UT et a établi les normes jusqu'alors applicables en Europe au moyen de fiches élaborées par ses soins. Pour les véhicules utilisés pour les transports de voyageurs et de marchandises, ces fiches ont été réunies et développées dans le RIV et le RIC.

2.2.2 Franchissement des frontières

Sur initiative de la Société des Nations ont été créés la Convention et le Statut portant sur l'ordre juridique des chemins de fer²⁷ qui comporte des éléments pour une réglementation détaillée du trafic ferroviaire transfrontalier, depuis des questions administratives lors du franchissement des frontières jusqu'à l'utilisation des lignes et la tarification. En ce qui concerne le contenu, l'on s'est toutefois souvent contenté de déclarations d'intentions formulées de manière générale.

Les questions et problèmes lors du franchissement des frontières découlant du domaine ferroviaire lui-même ou des domaines relevant du droit administratif des Etats, tels que la police des frontières, les douanes ou la protection sanitaire, ont par la suite été traités dans les Conventions internationales de 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages ainsi qu'aux marchandises transportées par voies ferrées²⁸, préparées par l'UIC et conclues au niveau de la CEE/ONU. Dans ces Conventions sont compilés les principes directeurs pour les nombreux accords bilatéraux étatiques conclus dans la pratique.

Ces accords²⁹ peuvent être groupés d'une part en accords concernant le franchissement des frontières, qui règlent la construction et l'exploitation des points

zur Vereinheitlichung der technischen Merkmale der Fahrzeuge. Die Erstfassung wurde 1886 unterzeichnet. Nach drei Revisionen trat die Textfassung 1938 per 1. Januar 1939 in allen europäischen Staaten mit Normalspurweite in Kraft²⁶. Von der praktischen Bedeutung her ist aber hervorzuheben, dass seit 1929 der Internationale Eisenbahnverband (UIC) Arbeitsorgan der TE wurde und mit einer Fülle von ausgearbeiteten Merkblättern die in Europa bisher relevanten Standards ausformte. Für die Wagen im Personen- und Güterverkehr wurden diese in RIV und RIC gestaltet und fortentwickelt.

2.2.2 Grenzübergänge

Über Initiative des Völkerbundes entstand das Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen²⁷, das Ansätze zur einer umfassenden internationalen Regelung für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr enthält, von administrativen Fragen beim Grenzübergang bis zur Benützung der Strecken und der Tarifbildung. Inhaltlich begnügte man sich aber vielfach mit allgemein formulierten Bemühungszusagen.

Mit den beim Überqueren der Grenzen auftretenden Fragen und Problemen, die aus dem Eisenbahnbereich selbst und verwaltungsrechtlichen Materien der Staaten, wie Grenzpolizei, Zoll oder Gesundheitsschutz, herrühren, befasste man sich dann in den von der UIC vorbereiteten und auf Ebene der ECE abgeschlossenen Internationalen Abkommen zur Erleichterung des Grenzüberganges für Reisende und Gepäck sowie für Güter im Eisenbahnverkehr 1952²⁸. Darin sind die leitenden Grundsätze für die vielfältigen in der Praxis entstandenen bilateralen staatlichen Verträge kompiliert.

Diese Verträge²⁹ lassen sich gruppieren in solche über den Grenzübergang, die Bau und Betrieb der jeweiligen Übergänge zwischen Eisenbahnen der benachbarten

26 Publication en tant qu'Unité Technique des chemins de fer, teneur 1938, JO 1951/56; en ce qui concerne les autres tentatives de révision, cf. Kafka, Zur Diskussion um die "Technische Einheit"(De l'Unité Technique), dans Bulletin des transports internationaux ferroviaires (Berne, ci-après : Bulletin) 9/10/1982, p. 128 ss.
Kundmachung als Technische Einheit im Eisenbahnwesen, Fassung 1938 BGBl. 1951/56; zu weiterem Revisionsversuch vgl. Kafka, Zur Diskussion um die „Technische Einheit“, in Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (Bern; kurz: Zeitschrift) 9/10/1982, S. 128 ff.

27 JO 1927/53.
BGBl. 1927/53.

28 JO 1956/188.
BGBl. 1956/188.

29 Cf. aperçu et qualification juridique des types d'accords, y compris des exemples représentatifs pour l'Autriche, dans : Mutz, Eisenbahnbetrieb auf fremden Staatsgebiet (Exploitation ferroviaire en territoire étranger), Bulletin 3/4/1984, p. 35 ss.
Vgl. Übersicht und rechtliche Qualifizierung der Vertragstypen samt repräsentativer Beispiele auch für Österreich: Mutz, Eisenbahnbetrieb auf fremden Staatsgebiet, Zeitschrift 3/4/1984, S. 35 ff.

frontières entre les différents chemins de fer des Etats voisins et d'autre part en accords concernant les formalités à la frontière et qui relèvent d'autres domaines administratifs comme la sécurité et les douanes. Ces accords sont souvent complétés, en ce qui concerne les différents points frontières, par des accords réglant l'application; ceux-ci existent avec tous les pays voisins de l'Autriche. Ils tombent, du point de vue juridique, dans la catégorie des traités internationaux nécessitant une approbation du Parlement; ils sont traités, selon la pratique usuelle en Autriche, comme des traités ratifiés. Dans le cas d'une succession juridique d'une partie à l'accord, ils demeurent, par conséquent, en vigueur par rapport au nouvel Etat. Dans un passé récent, cela a concerné la Yougoslavie et la Tchécoslovaquie, les accords étant appliqués dans le premier cas par la Slovaquie et dans le second cas, en fonction des points frontières, par la Tchéquie ou par la Slovaquie. Ceci a été fixé au moyen de notes diplomatiques³⁰. Un autre groupe d'accords est celui réglant les questions liées aux aspects particuliers du transit ferroviaire empruntant des corridors ou des lignes ferroviaires sur un territoire national³¹.

2.2.3 Planification de l'infrastructure

Une conception ambitieuse concernant une planification pour des lignes ferroviaires européennes importantes dans le cadre de la CEE/ONU a été fixée dans deux accords : en 1985, l'AGC pour un réseau de grandes lignes, et en 1991 l'AGTC³² pour un réseau du trafic combiné. Dans ces accords un réseau européen est tout d'abord défini et

Staaten regeln, und solche über die Grenzabfertigung, die aus anderen Verwaltungsbereichen wie des Sicherheits- und Zollwesens herrühren. Die Verträge werden für die einzelnen Übergänge oft um Durchführungsvereinbarungen ergänzt und bestehen mit allen Nachbarstaaten Österreichs. Rechtlich fallen sie in die Kategorie von Staatsverträgen mit parlamentarischer Genehmigung und werden nach herrschender österreichischer Praxis als radizierte Verträge behandelt. In Fällen der staatlichen Rechtsnachfolge einer Vertragspartei stehen sie also dem neuen Staat gegenüber weiter in Kraft. In jüngerer Vergangenheit betraf dies Jugoslawien und die Tschechoslowakei, wobei die Verträge im ersteren Fall von Slowenien, im zweiten Fall je nach Grenzübergängen von Tschechien und der Slowakei angewendet werden, und das wurde jeweils mit diplomatischem Notenwechsel festgehalten³⁰. Eine weitere Gruppe von Verträgen sind schließlich diejenigen für besondere Aspekte des Eisenbahndurchgangsverkehrs auf Korridoren, auf Eisenbahnstreckenabschnitten, die über fremdes Staatsgebiet führen³¹.

2.2.3 Wegeplanung

Eine ambitionierte Konzeption für eine Wegeplanung hochrangiger europäischer Eisenbahnstrecken wurde im Rahmen der ECE in zwei Abkommen gefasst: 1985 das AGC für ein Netz von Hauptlinien, und 1991 das AGTC³² für ein Netz des Kombinierten Verkehrs. Darin wird jeweils ein europäisches Streckennetz definiert und mit Parametern für Aus- und Neubaustrecken eine

30

Accords relatifs au passage des frontières des chemins de fer conclus avec : l'Allemagne, JO 1957/239; l'Italie, JO 1976/473, dans la teneur 1983/233, 1991/83; la Yougoslavie, JO 1965/100, dans la teneur 1968/173, 1973/272; la Suisse, JO 1871/13; la Tchécoslovaquie, JO 1964/41, dans la teneur 1967/348; la Hongrie, JO 1979/307. Accords relatifs aux formalités à la frontière conclus avec : l'Allemagne, JO 1957/240, dans la teneur 1979/331, 1979/332, 1993/602; l'Italie, JO 1976/472; la Yougoslavie, JO 1968/169, dans la teneur 1970/82, 1975/462; la Suisse, JO 1965/10; la Tchécoslovaquie, JO 1992/561; la Hongrie, JO 1992/134. Cf. échange de notes avec la Slovaquie, JO 1993/714; la Slovaquie, JO 1994/1046; la Tchéquie, JO III 1997/123.

Abkommen über den Grenzübergang der Eisenbahnen mit: Deutschland BGBl. 1957/239; Italien BGBl. 1976/473 idF 1983/233, 1991/83; Jugoslawien BGBl. 1965/100 idF 1968/173, 1973/272; Schweiz RGBl. 1871/13; Tschechoslowakei BGBl. 1964/41 idF 1967/348; Ungarn BGBl. 1979/307. Abkommen über die Grenzabfertigung mit: Deutschland BGBl. 1957/240 idF 1979/331, 1979/332, 1993/602; Italien BGBl. 1976/472; Jugoslawien BGBl. 1968/169 idF 1970/82, 1975/462; Schweiz BGBl. 1965/10; Tschechoslowakei BGBl. 1992/561; Ungarn BGBl. 1992/134. Vgl. Notenwechsel Slowenien BGBl. 1993/714; Slowakei BGBl. 1994/1046; Tschechien BGBl. III 1997/123.

31

Avec l'Allemagne en ce qui concerne les parcours Mittenwald/Außerfern, JO 1957/242, dans la teneur III 1998/58 ainsi que les liaisons via Rosenheim, JO 1974/331, dans la teneur 1980/505, III 1998/58; avec l'Italie, en ce qui concerne la ligne de la vallée de Puster, JO 1949/226; avec la Hongrie, en ce qui concerne les liaisons via Sopron, JO 1982/197, ainsi que via Szentgotthárd vers le parc industriel Heiligenkreuz, JO III 1999/127.

Mit Deutschland für die Mittenwald/Außerfernabschnitte BGBl. 1957/242 idF III 1998/58 sowie für die Verbindungen über Rosenheim BGBl. 1974/331 idF 1980/505, III 1998/58; mit Italien für die Pustertalstrecke BGBl. 1949/226; mit Ungarn für die Verbindungen über Sopron BGBl. 1982/197 sowie über Szentgotthárd zum Industriepark Heiligenkreuz BGBl. III 1999/127.

32

JO 1993/672.
BGBl. 1993/672.

une normalisation future est ensuite recherchée au moyen de paramètres concernant les lignes nouvelles et l'aménagement de lignes existantes. Les paramètres de l'AGC partent d'un concept général de grande vitesse qui se différencie du concept plus souple d'un aménagement de lignes existantes en lignes à grande vitesse en tenant compte des particularités topographiques, ce qui rend problématique une application continue en Autriche³³. Il n'est pas encore possible de prévoir si tous les Etats européens ratifieront l'AGC et quelle sera son évolution³⁴.

2.2.4 Transport ferroviaire

Les Conventions internationales ayant trait au droit de transport ont été créées très tôt. Cela s'explique déjà par le fait que les transports ferroviaires étaient, en ce qui concerne la relation contractuelle avec le client et à l'inverse des transports routiers ou maritimes, limités aux lignes de l'entreprise ferroviaire et qu'il existait, lors du passage sur un autre réseau, une insécurité juridique qui constitue également un facteur de coûts³⁵. Dès 1890 a été créée la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CIM), suivie en 1923 par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages (CIV). Ces matières se trouvent aujourd'hui dans les Appendices à la COTIF en vigueur³⁶. Les chemins de fer continuent certes à

künftige Standardisierung angestrebt. Die Parameter des AGC gehen von einer generellen Hochgeschwindigkeits (HGV)-Vorstellung aus, die sich von dem flexibleren Ausbaukonzept zu Hochleistungsstrecken unter Berücksichtigung topographischer Besonderheiten abhebt, was eine durchgehende Anwendung in Österreich problematisiert³³. Noch nicht voll absehbar ist, ob alle europäischen Staaten das AGC ratifizieren werden, und wohin seine Weiterentwicklung verläuft³⁴.

2.2.4 Eisenbahnbeförderung

Die beförderungsrechtlichen internationalen Übereinkommen sind schon sehr früh entstanden. Dies erklärt sich schon aus dem Umstand, dass Eisenbahntransporte im Vertragsverhältnis zum Kunden - zum Unterschied etwa von Straßen- oder Schiffstransporten - auf die eigene Strecke des Eisenbahnunternehmens beschränkt waren, beim Übergang auf ein anderes Streckennetz also Rechtsunsicherheiten unterlagen, und dies ist nicht zuletzt ein Kostenfaktor³⁵. Es kam bereits 1890 zum Internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), und dann 1923 über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV). Diese Materien finden sich heute in den Anhängen des geltenden COTIF³⁶. Für ein System eingetragener Eisenbahnlinien übernehmen die Bahnen die

33

En ce qui concerne l'AGC, une procédure d'adhésion a été entamée - cf. décret gouvernemental 1856, annexe XXème période législative du Conseil national. Une réserve est prévue de la part de l'Autriche en ce qui concerne l'article 8 qui règle une procédure d'arbitrage. Par ailleurs, l'Autriche a adhéré à la Convention de coopération relative au fonds fiduciaire instauré auprès de la CEE/ONU pour le projet TER : JO 1995/776. Le but de ce projet consiste à améliorer l'infrastructure ferroviaire et est d'un intérêt particulier pour les Etats en voie de transition d'Europe centrale et orientale - cf. décret gouvernemental 1650, XVIIIème période législative du Conseil national.
Für das AGC wurde ein Beitritt eingeleitet - vgl. RV 1856 BlgNR XX GP. Dabei ist österreichischerseits ein Vorbehalt beabsichtigt - zum Art. 8. der ein Schiedsverfahren regelt. Österreich trat im Übrigen dem Kooperationsübereinkommen über den Treuhandfonds für das TER-Projekt der ECE bei: BGBl. 1995/776. Ziel dieses Projektes ist die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und liegt insbesondere im Interesse der Übergangstaaten Mittel- und Osteuropas - vgl. RV 1650 BlgNR XVIII GP.

34

Dans ce contexte, il convient de noter que dans le livre blanc de la CEE/ONU, Le chemin de fer dans l'Europe des années 90/Europe's Railway of the 90s, TRANS/SC.2/172 (Genève, 1990), ont été traités quelques thèmes ferroviaires; l'on n'est toutefois pas encore parvenu à d'autres prescriptions de droit ferroviaire, respectivement à d'autres Conventions issues de cette organisation.
Im Übrigen ist hier anzumerken, dass im ECE-Weißbuch Le chemin de fer dans l'Europe des années 90/Europe's Railway of the 90s, TRANS/SC.2/172 (Genf, 1990), einige Eisenbahnthemen behandelt wurden; zu weiteren eisenbahnrechtlichen Vorschriften bzw. Abkommen dieser Organisation kam es aber bisher nicht.

35

Cf. Burgmann, L'importance d'un droit uniforme pour les transports internationaux ferroviaires, Bulletin 4/1995, p. 220 ss.
Vgl. Burgmann, Die Bedeutung eines Einheitsrechts für den internationalen Eisenbahnverkehr, Zeitschrift 4/1995, S. 220 ff.

36

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), sur laquelle est basée l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Appendice A, Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Appendice B, Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), y compris les Annexes (notamment concernant le transport des marchandises dangereuses, RID, et les wagons de particuliers, RIP), JO 1985/225, 227, dans la teneur des révisions partielles 1990/57, 1991/1, 1996/607.
Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Basis für die Zwischenstaatliche Organisation

assurer pour un système de lignes ferroviaires inscrites le transport, et ce toujours dans une chaîne additive du transport jusqu'à la frontière et d'une frontière à l'autre. Il s'agit, en ce qui concerne les voyageurs en trafic voyageurs et les clients en trafic marchandises d'un transport au moyen d'un contrat, un titre de transport ou une lettre de voiture, et avec une responsabilité collective des chemins de fer participants.

2.2.5 Organisation et financement

Ils étaient depuis longtemps une affaire purement nationale. C'est la raison pour laquelle peu de règlements se trouvent dans le domaine international. Une particularité résultait de la nécessité et de l'utilité d'un instrument de financement international pour le matériel ferroviaire, c'est-à-dire notamment pour le matériel roulant d'un type ou d'une performance uniforme tel qu'il a été créé avec la Convention intergouvernementale relative à la création d'Eurofima³⁷ et l'accord des administrations ferroviaires de ces Etats. Cette construction avec des garanties des Etats pour les dettes engagées par leurs chemins de fer offre un volume de financement à des conditions favorables.

En résumé, l'on peut retenir ici qu'il existe certes des normes internationales uniformes régissant les contrats de transport et que l'on est parvenu à des débuts d'harmonisation technique. Les chemins de fer et le droit ferroviaire sont toutefois toujours clairement marqué par un caractère national.

3. La période du droit communautaire

Du point de vue chronologique, l'accord CECA sur les tarifs internationaux ferroviaires directs³⁸ constitue, en ce qui concerne la CE, une première prescription juridique applicable aux chemins de fer. Pour les chemins de fer, le droit communautaire a acquis, en tant que droit communautaire désormais à transposer, ("acquis communautaire") une importance générale

Beförderung zwar weiterhin in einer additiven Kette des Transportes bis und von Grenze zu Grenze. Den Fahrgästen im Personenverkehr und Kunden im Güterverkehr gegenüber ist es eine Beförderung mit einem Vertrag, mit einer Fahrkarte bzw. einem Frachtbrief, und mit einer Haftungsgemeinschaft der beteiligten Eisenbahnen.

2.2.5 Organisation und Finanzierung

Sie waren längste Zeit rein innerstaatliche Angelegenheit. Im internationalen Bereich finden sich daher kaum Regelungen. Eine Besonderheit resultierte aus der Notwendigkeit und der Zweckmäßigkeit eines internationalen Finanzierungsinstrumentes für Eisenbahnmaterial, d.h. insbesondere für Eisenbahnwagen einheitlicher Bauart oder Leistung, wie es mit dem zwischenstaatlichen Abkommen über die Gründung der Eurofima³⁷ und Vereinbarung der Eisenbahnverwaltungen dieser Staaten geschaffen wurde. Diese Konstruktion mit Garantien der Staaten für die von ihren Bahnen eingegangenen Schulden bietet ein entsprechendes Finanzierungsvolumen zu günstigen Bedingungen.

Resumierend ist hier festzuhalten, dass zwar für die Beförderungsverträge einheitliche internationale Normen vorliegen und dass es zu Ansätzen technischer Harmonisierung kam. Die Eisenbahnen und das Eisenbahnrecht bleiben aber ganz klar jeweils innerstaatlich geprägt.

3. Die EG-Rechtsperiode

Chronologisch ist eine erste Eisenbahnrechtsvorschrift in Bezug auf die EG durch das EGKS-Abkommen über direkte internationale Eisenbahntarife³⁸ zu vermerken. Eine generelle Bedeutung erlangte das EG-Recht für Eisenbahnen dann im Wege des per 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, als das zu übernehmende EG-Recht

für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Anhang A Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) und Anhang B Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), samt Anlagen (insbesondere für Gefahrgutbeförderungen, RID, und Privatwagen, RIP), BGBl. 1985/225, 227 idF der Teilrevisionen 1990/57, 1991/1, 1996/607.

37

JO 1961/86, dernièrement modifié dans le JO III 1999/53, y compris la Loi relative à la prise en charge de la responsabilité (en faveur des ÖBB), JO 1993/968, dans la teneur I 1998/79. Cf. également Mutz, Le régime international pour les garanties, Bulletin 4/1999, p. 238 ss.

BGBl. 1961/86, zuletzt geändert in BGBl. III 1999/53; samt diesbezüglichem Haftungsübernahmegesetz (zugunsten der ÖBB), BGBl. 1993/968 idF I 1998/79. Vgl. auch Mutz, Das internationale Regime für Sicherheitsleistungen, Zeitschrift 4/1999, S. 238 ff.

38

JO 1958/63.
BGBl. 1958/63.

avec l'Accord sur l'Espace économique européen, entré en vigueur le 1er janvier 1994; cela vaut également pour le domaine particulier de l'Accord de transit³⁹, avec ses réglementations relatives aux lignes ferroviaires à travers l'Autriche. La période du droit communautaire directement applicable a débuté le 1er janvier 1995 avec l'entrée en vigueur du traité d'adhésion. Cela constitue une césure pour le développement du droit ferroviaire tant par le caractère juridique supranational que par le contenu.

Tout d'abord sont présentées les sources juridiques de la CE⁴⁰ en vue d'un marché intérieur également pour les prestations de transports ferroviaires ainsi que la planification de l'infrastructure, y compris l'interopérabilité des réseaux ferroviaires, pour ensuite aborder leurs conséquences sur le droit ferroviaire national.

3.1 Droit ferroviaire communautaire

3.1.1 Entreprises ferroviaires et organisation du marché

L'article 3 du traité CEE de 1957 réclamait déjà une politique commune dans le domaine des transports et les articles 74 à 84⁴¹ prévoyaient des mesures pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁴². Dans le domaine ferroviaire, cela n'a eu pour conséquence que quelques approches de réglementations dans le droit dérivé, en particulier en 1975 une Décision du Conseil⁴³ ayant pour but l'assainissement financier des entreprises ferroviaires traditionnelles ainsi qu'une délimitation de l'influence étatique. Le Règlement (CEE)

(„acquis communautaire“), und für die besondere Thematik des Transitabkommens³⁹ mit seinen Regelungen für die Eisenbahnstrecken durch Österreich. Mit 1. Januar 1995 begann die unmittelbare EG-Rechtsperiode durch Inkrafttreten des Beitrittsvertrages. Das ist sowohl vom supranationalen Rechtscharakter als auch inhaltlich eine Zäsur für die Entwicklung des Eisenbahnrechts.

Hier werden zunächst die EG-Rechtsquellen⁴⁰ in Richtung eines Binnenmarktes auch für Eisenbahnverkehrsleistungen dargestellt, sowie die Wegeplanung samt Interoperabilität der Eisenbahnnetze, um dann auf ihre Auswirkungen im innerstaatlichen Eisenbahnrecht einzugehen.

3.1 EG-Eisenbahnrecht

3.1.1 Eisenbahnunternehmen und Marktordnung

Bereits im ursprünglichen EWG-Vertrag 1957 wurde in Artikel 3 eine gemeinsame Politik auf dem Gebiet des Verkehrs gefordert, und die Artikel 74 bis 84⁴¹ sahen Maßnahmen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr vor⁴². Im Eisenbahnbereich folgten aber nur einzelne Regelungsansätze im Sekundärrecht, insbesondere 1975 eine Ratsentscheidung⁴³ mit der Zielrichtung finanzielle Sanierung der traditionellen Eisenbahnunternehmen und Abgrenzung des Staatseinflusses. Der Abgrenzung von staatlich auferlegten Lasten dienen auch die Verord-

39 JO 1992/823; repris ensuite, avec des modifications, dans le Protocole d'adhésion n° 9, JO 1995/45. Cf. la présentation relative à cette période, Stadler, *Europarecht (Droit européen)*, (Vienne, 1995).
BGBI. 1992/823; dann mit Modifikationen im BeitrittsVProtokoll Nr. 9 übernommen, BGBI. 1995/45. Vgl. zu dieser Periode einleitende Darstellung von Stadler, *Europarecht* (Wien 1995).

40 Outre les banques de données de textes existantes, la Commission est en train de préparer une présentation claire et brièvement commentée de la législation de l'UE en matière de transport (projet DG Transport Guide to the transport acquis, provisoirement disponible par E-mail uniquement).
Abgesehen von den bestehenden Text-Datenbanken, ist eine übersichtliche und kurzkommentierte Darstellung der EU-Verkehrslegistik durch die Kommission in Vorbereitung (Entwurf DG Transport Guide to the transport acquis, vorerst nur über e-mail erhältlich).

41 Il s'agit des articles 70 à 80 du Traité instituant la Communauté européenne, dans la teneur du Traité d'Amsterdam. Das sind die Art. 70 bis 80 des geltenden EGV idF des Vertrages von Amsterdam.

42 Cf. notamment le résumé et l'aperçu de Frohnmeyer dans Grabitz/Hilf, *Kommentar zur Europäischen Union* (Commentaire sur l'Union européenne) (Munich, feuillets mobiles).
Vgl. insbesondere Zusammenfassung und Übersicht Frohnmeyer in Grabitz/Hilf, *Kommentar zur Europäischen Union* (München; Lose-Blatt).

43 JO L 152 du 12.6.1975, p. 3.
ABl. L 152 vom 12.6.1975, S. 3.

1191/69 relatif aux "obligations inhérentes à la notion de service public"⁴⁴ ainsi que le Règlement (CEE) 1192/69 relatif à la normalisation des comptes des entreprises ferroviaires⁴⁵ poursuivaient également le but de la délimitation des charges imposées par l'Etat. L'autonomie commerciale des chemins de fer dans le domaine tarifaire a été soulignée dans deux Décisions du Conseil sur la formation des prix en trafic transfrontalier respectivement des marchandises et des voyageurs⁴⁶ datant de 1982 et de 1983. Du point de vue juridique, rien n'a changé par rapport au fait que vis-à-vis du client, les offres de transport uniformes transfrontalières désirées et disponibles n'étaient juridiquement réalisées que par voie de coopération des chemins de fer⁴⁷, qui l'un après l'autre fournissent sur leurs lignes des prestations de transport dans le cadre de leur concession respective⁴⁸, ces coopérations devant toutefois respecter les limites du droit de la concurrence.

Les premières réglementations communautaires n'ont à vrai dire pas pu modifier les tendances. Les premières modifications ne sont intervenues qu'en 1985 à la suite d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), par lequel celle-ci critique l'inactivité du Conseil en matière de politique des transports et demande des réglementations en vue d'un trafic communautaire direct en admettant au transport des entreprises agissant en dehors de leur Etat. En 1985 encore, le Con-

seil a décidé la réalisation du libre marché des transports de marchandises d'ici 1992, et ce sur la base du Livre blanc relatif à l'accomplissement du marché intérieur⁴⁹. Pour le domaine ferroviaire, cela a signifié

nung (EWG) 1191/69 über „die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen“⁴⁴ und die Verordnung (EWG) 1192/69 zur Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen⁴⁵. In zwei Ratsentscheidungen aus 1982 und 1983 über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Güter- bzw. Personenverkehr⁴⁶ wurde die kaufmännische Selbständigkeit der Eisenbahnen am Tarifsektor betont. Rechtlich änderte sich nichts daran, dass dem Kunden gegenüber die gewünschten und vorhandenen einheitlichen Beförderungsangebote über Grenzen hinweg rechtlich nur im Weg der Kooperation der Eisenbahnen⁴⁷ zustandekamen, die Transportleistungen im Rahmen ihrer Konzession auf jeweils ihrer Strecke nacheinander erbringen⁴⁸, aber diese Kooperationen haben auch die Grenzen des Wettbewerbsrechts zu beachten.

Eine Trendwende konnten die ersten EG-Regelungen freilich nicht auslösen. Den Anstoß dazu gab erst 1985 ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), mit dem die Untätigkeit des Rates in der Verkehrspolitik gerügt und Regelungen für einen gemeinschaftlichen durchgängigen Verkehr mit Zulassung von Unternehmen zum Verkehr außerhalb ihres Staates gefordert wurden. Der Rat hat dann noch 1985 auf Basis des Weißbuches über die Vollendung des Binnenmarktes die Realisierung eines freien

Güterverkehrsmarktes bis 1992 beschlossen⁴⁹. Für den Eisenbahnbereich bedeutete dies nicht mehr und nicht weniger als das Postulat zur Strukturreform und Markt-

44 (ci-après : Règlement 1191/69), JO L 156 du 28.6.1969, p. 1.
(kurz: VO 1191/69), ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1.

45 JO L 156 du 28.6.1969, p. 9. Il est également renvoyé aux Règlements 2830/77 (JO L 334 du 24.12.1977, p. 13) et 2183/78 (JO L 258 du 21.9.1978, p. 1), qui ont pour but de rendre comparable la comptabilité des entreprises ferroviaires.
ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 9. Weiters sei auch auf die VOen 2830/77 (ABl. L 334 vom 24.12.1977, S. 13) und 2183/78 (ABl. L 258 vom 21.9.1978, S. 1) hingewiesen, die auf eine Vergleichbarkeit der Rechnungsführung der Eisenbahnunternehmen zielen.

46 JO L 234 du 9.8.1982, p. 5; JO L 237 du 26.8.1983, p. 32.
ABl. L 234 vom 9.8.1982, S. 5; ABl. L 237 vom 26.8.1983, S. 32.

47 Cf. Recommandation du Conseil adressée aux entreprises ferroviaires nationales des Etats concernant le renforcement de leur collaboration en trafic transfrontalier voyageurs et marchandises, JO L 333 du 21.12.1984, p. 63.
Vgl. Empfehlung des Rates an die nationalen Eisenbahnunternehmen über die Verstärkung ihrer Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr, ABl. L 333 vom 21.12.1984, S. 63.

48 Cf. Freise, *Coopération et concurrence dans le trafic international ferroviaire*, Bulletin 4/1992, p. 114 ss.
Vgl. Freise, *Coopération und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr*, Zeitschrift 4/1992, S. 114 ff.

49 Juridiquement défini dans la nouvelle teneur des art. 74-84 du Traité instituant la Communauté européenne.
Rechtlich ausgeprägt in der Neufassung der Art. 74-84 EGV.

ni plus ni moins le postulat pour une réforme structurelle et une ouverture du marché.

La Commission s'est attelée à un projet de réforme qui a fait l'objet d'une notification au Conseil⁵⁰. Ce projet se basait certes sur la structure éprouvée des grandes entreprises ferroviaires et de l'importance soutenue des tâches publiques de ces entreprises, mais a défini des points repères pour des réformes organisationnelles ainsi que des conditions concurrentielles d'une première étape d'une ouverture du marché. La nouvelle Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires⁵¹ prévoit à cet égard les points essentiels suivants :

- indépendance de la gestion vis-à-vis de l'Etat et
- gestion sur une base financière saine,
- apport de moyens étatiques à l'infrastructure et
- au moins une comptabilité séparée pour l'infrastructure/les services de transport,
- certains droits d'accès à l'infrastructure moyennant une redevance d'utilisation en faveur de regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des transports transfrontaliers de marchandises respectivement d'entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés.

Malgré des difficultés et des retards dans la transposition⁵², cette Directive a marqué la réforme ferroviaire non seulement dans la Communauté même, mais est devenue une ligne directrice également dans d'autres Etats européens⁵³. Dans le Règlement (CEE) 1893/91 modifiant le Règlement 1191/69⁵⁴ promulgué parallè-

ouverture.

Die Kommission nahm ein Reformvorhaben in Angriff, das in einer Mitteilung an den Rat⁵⁰ niedergeschrieben wurde. Es ging zwar von den gewachsenen Strukturen der großen staatlichen Eisenbahnunternehmen und der nachhaltigen Bedeutung öffentlicher Aufgaben dieser Eisenbahnen aus, legte aber Eckpunkte für organisatorische Reformen fest, und Wettbewerbsvoraussetzungen einer ersten Etappe von Marktöffnung. In der neuen Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft⁵¹ sind hierzu als Schwerpunkte statuiert worden:

- Unabhängigkeit der Geschäftsführung vom Staat und
- Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis,
- Zuführung staatlicher Mittel zur Infrastruktur und
- zumindest getrennte Rechnungsführung für Infrastruktur/Verkehrsleistungen,
- gewisse Zugangsrechte zur Infrastruktur gegen Benützungsentgelt zugunsten internationaler Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr bzw. Eisenbahnunternehmen im Kombinierten Verkehr.

Trotz mancher Schwierigkeiten und Verzögerungen bei der Umsetzung⁵² prägte diese Richtlinie die Bahnreform nicht nur in der Gemeinschaft selbst, sondern wurde Leitbild auch in anderen europäischen Staaten⁵³. In der parallel erlassenen Änderungsverordnung (EWG) 1893/91 zur Verordnung 1191/69⁵⁴ werden für das

⁵⁰ JO C 34 du 14.2.1990, p. 8.
ABl. C 34 vom 14.2.1990, S. 8.

⁵¹ (ci-après : Directive 91/440), JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.
(kurz: RL 91/440), ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁵² Déjà la brève communication de la Commission du 19.7.1995 en ce qui concerne l'application de cette Directive, COM(95) 337 final, a montré que la transposition n'avancait pas, du point de vue de l'organisation et du temps, au même rythme dans les différents Etats de la Communauté.
Schon die knappe Mitteilung der Kommission vom 19.7.1995 über die Durchführung dieser RL, KOM(95) 337 endg., zeigte, dass die Umsetzung in den einzelnen Staaten der Gemeinschaft organisatorisch und zeitlich unterschiedlich voranging.

⁵³ Cf. la comparaison, à l'échelle européenne, des réformes ferroviaires, publiée par la CEMT : La restructuration des chemins de fer en Europe, (Paris, 1998).
Vgl. den von der CEMT herausgegebenen europaweiten Vergleich der Eisenbahnreformen: La restructuration des chemins de fer en Europe (Paris 1998).

⁵⁴ (ci-après : Règlement 1191/69, dans la teneur 1893/91), JO L 169 du 29.6.1991, p. 1.
(kurz: VO 1191/69 idF 1893/91), ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1.

lement, sont requis d'une part des critères déterminés au préalable en ce qui concerne l'imposition de services de transport publics, et d'autre part une compensation à verser à l'entreprise ferroviaire ainsi qu'une comptabilité séparée de ces domaines de services par l'entreprise ferroviaire. Suite à la Directive 91/440, deux Directives complémentaires ont été promulguées en 1995 : l'on a essayé dans la Directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires d'harmoniser les conditions d'accès au marché en tant qu'entreprise ferroviaire, et la Directive 95/19/CE comprend des réglementations en ce qui concerne les questions de procédure relatives à l'attribution des sillons à des entreprises ferroviaires admises, les principes de la redevance et la création d'une instance d'arbitrage pour régler les litiges⁵⁵.

Le droit relatif à la réforme ferroviaire doit être vu en relation avec les réglementations du droit communautaire relatives à la concurrence et aux aides. D'une manière concrète, l'application des règles de concurrence du Traité instituant la Communauté européenne dans les différents Etats de la Communauté aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, est traitée dans le Règlement (CEE) 1017/68⁵⁶. Les aides destinées à la coordination des transports et le remboursement des prestations de service public conformément à l'article 77 du Traité instituant la Communauté européenne sont réglées dans le Règlement (CEE) 1107/70⁵⁷. Il convient en outre de mentionner le Règlement (CEE) 1108/70⁵⁸ relatif à l'instauration d'une comptabilité relative aux dépenses afférentes aux infrastructures de transport et le Règlement (CEE) 2598/70⁵⁹ en ce qui

weitere staatliche Auferlegen öffentlicher Verkehrsdienste einerseits bestimmte von vornherein festgelegte Kriterien verlangt, andererseits eine Abgeltung an das und getrennte Verrechnung dieser Leistungsbereiche beim Eisenbahnunternehmen. In Fortentwicklung der Richtlinie 91/440 kam es dann 1995 zu zwei inhaltlich ergänzenden Richtlinien: In der Richtlinie 95/18/EG über Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen wurde versucht, die Voraussetzungen zum Marktzugang als Eisenbahnunternehmen zu harmonisieren, und in der Richtlinie 95/19/EG sind Regelungen zu Verfahrensfragen der Trassenzuweisung an zugangsberechtigte Eisenbahnunternehmen, über Grundsätze des Benützungsentgeltes und zur Einrichtung einer Schiedsstelle für Streitfälle enthalten⁵⁵.

Das Eisenbahnreformrecht ist im Zusammenhang mit den Regelungen des EG-Wettbewerbs- und Beihilfenrechts zu sehen. Konkret ist die Anwendung der Wettbewerbsregeln des EG-Vertrages (EGV) auf den Eisenbahn-, Straßen und Binnenschiffsverkehr in der Verordnung (EWG) 1017/68⁵⁶ behandelt. Die gemäß Artikel 77 EGV zulässigen Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs und Abgeltung der Leistungen des öffentlichen Dienstes regelt die Verordnung (EWG) 1107/70⁵⁷. Anzuführen sind weiters die Verordnung (EWG) 1108/70⁵⁸ zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege und die Verordnung (EWG) 2598/70⁵⁹ über diesbezügliche Verbuchungsschemata, wobei in Anlage 1 die abgrenzende Definition des Verkehrsweges der Eisenbahn enthalten ist.

55

(ci-après : Directives 95/18 et 95/19), JO L 143 du 27.6.1995, p. 70 et 75. Malgré que cela n'est réglé dans la première des directives mentionnées que pour le retrait, la Commission publie des autorisations notifiées, cf. p. ex. JO C 270 du 24.9.1999, p. 4; la Commission semble prévoir une documentation internationale des entreprises ferroviaires autorisées. (kurz: RL 95/18 und 95/19), ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70 und 75. Obwohl dies in ersterer RL nur für den Widerruf geregelt ist, verlaublich die Kommission notifizierte Genehmigungen, vgl. z.B. ABl. C 270 vom 24.9.1999, S. 4; offenbar beabsichtigt sie eine internationale Dokumentation der berechtigten Eisenbahnunternehmen.

56

JO L 175 du 23.7.1968, p. 1. Cf. également l'évaluation des coopérations ferroviaires par la Cour de justice des Communautés européennes, d'une part en ce qui concerne le transport des voyageurs en trafic international, p. ex. T-14/93 (UIC), d'autre part en ce qui concerne le transport des marchandises, p. ex. T 229/94 (DB AG). ABl. L 175 vom 23.7.1968, S. 1. Vgl. auch Beurteilung von Eisenbahn-Kooperationen durch das EuG, einerseits im internationalen Personenverkehr, z.B. T-14/93 (UIC), andererseits im Güterverkehr, z.B. T 229/94 (DB AG).

57

JO L 130 du 15.6.1970, p. 1, modifié en dernier lieu par le Règlement 543/97/CEE, JO L 84 du 26.3.1997, p. 6. ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1 zuletzt geändert durch VO 543/97/EWG, ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6.

58

JO L 130 du 15.6.1970, p. 4, modifié en dernier lieu par le Règlement 3572/90/CE, JO L 353 du 4.12.1990, p. 12. ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 4 zuletzt geändert durch VO 3572/90/EG, ABl. L 353 vom 4.12.1990, S. 12.

59

JO L 278 du 23.12.1970, p. 1, modifié par le Règlement 216/78/CEE, JO L 246 du 8.7.1978, p. 7. ABl. L 278 vom 23.12.1970, S. 1, geändert durch VO 216/78/EWG, ABl. L 246 vom 8.7.1978, S. 7.

concerne les schémas de comptabilisation y relatifs, l'annexe 1 comprenant la définition limitative de l'infrastructure ferroviaire.

Selon l'approche globale du Livre blanc en matière de politique des transports visant à une "mobilité durablement soutenable"⁶⁰, il s'agit de la réalisation et du fonctionnement du marché intérieur pour les prestations de transport avec des systèmes de transport intégrés pour l'ensemble de la Communauté, mais les conditions cadres complémentaires dans les domaines de la recherche, des systèmes de transport supportables pour l'environnement, de la sécurité des transports, de mesures dans le domaine social ainsi qu'un renforcement de l'infrastructure des transports sont également incluses.

3.1.2 Planification de l'infrastructure

Dans le sens de ces conditions-cadre pour la réalisation du marché intérieur, il est nécessaire de disposer d'une infrastructure communautaire adéquate, ce dont se rend compte en particulier le secteur ferroviaire avec ses différents paramètres d'infrastructure et ses différents systèmes d'exploitation. Avec le Traité de Maastricht instituant l'Union européenne, les réseaux transeuropéens ont été introduits en 1992 dans les politiques de la Communauté moyennant les articles 129 b à d du Traité instituant la Communauté européenne⁶¹. La tâche de la Communauté consiste ainsi d'une part à parvenir au moyen de lignes directrices à une planification de l'infrastructure à grande échelle destinée à promouvoir l'union des réseaux de transports nationaux et, en raison d'un intérêt commun, de soutenir financièrement les projets prioritaires. D'autre part, des actions doivent être lancées en vue d'une interopérabilité des réseaux. Il convient d'entendre sous ce nouveau slogan compliqué que l'infrastructure et les véhicules⁶² doivent être conçus de manière à permettre une utilisation mutuelle et directe des réseaux ferroviaires. Bref, en d'autres termes, le pendant technique à l'organisation du marché.

⁶⁰ Communication de la Commission : L'évolution future de la politique commune des transports du 2.12.1992, COM (92) 494 final.
Mitteilung der Kommission: Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, vom 2.12.1992, KOM (92) 494 endg.

⁶¹ Art. 154 et 155 de la teneur en vigueur du Traité instituant la Communauté européenne selon le Traité d'Amsterdam.
Art. 154 und 155 der geltenden Fassung des EGV nach dem Vertrag von Amsterdam.

⁶² En ce qui concerne le domaine des trains de voyageurs et des wagons de marchandises utilisés en trafic international, cette fonction est déjà remplie par les Conventions RIV et RIC de l'UIC.
Für den Bereich Reisezug- und Güterwagen des grenzüberschreitenden Verkehrs erfüllen diese Funktion schon bisher die vorerwähnten Übereinkommen RIV und RIC der UIC.

Nach dem globalen verkehrspolitischen Ansatz des Weißbuches zu einer „auf Dauer tragbaren Mobilität“⁶⁰ geht es um die Vollendung und das Funktionieren des Binnenmarktes für Verkehrsdienstleistungen mit integrierten Verkehrssystemen für die gesamte Gemeinschaft, aber auch die ergänzenden Rahmenbedingungen Forschung, umweltverträgliche Verkehrssysteme, Verkehrssicherheit, Maßnahmen im sozialen Bereich und eine Stärkung der Verkehrsinfrastruktur sind mitumfasst.

3.1.2 Wegeplanung

Im Sinne dieser Rahmenbedingungen zur Binnenmarktrealisierung bedarf es einer adäquaten gemeinschaftlichen Infrastruktur - eine Erkenntnis gerade für den Eisenbahnbereich mit seinen unterschiedlichen Infrastrukturparametern und Betriebssystemen. Mit dem Maastrichter Vertrag über die Europäische Union wurde 1992 in die Politiken der Gemeinschaft in Artikel 129 b bis d EGV⁶¹ die Transeuropäischen Netze eingefügt. Aufgabe der Gemeinschaft ist damit einerseits, durch Leitlinien eine großräumige Wegeplanung zur Förderung des Verbundes der einzelstaatlichen Verkehrsnetze zu erzielen und die prioritären Vorhaben im gemeinsamen Interesse finanziell zu unterstützen. Andererseits sollen Aktionen in Richtung Interoperabilität der Netze gesetzt werden. Unter diesem neuen zungenbrecherischen Schlagwort versteht man, Infrastruktur und Fahrzeuge⁶² so zu gestalten, dass sie eine gegenseitige und durchgängige Benützung der Eisenbahnnetze erlauben. Also, verkürzt gesagt, das technische Pendant zur Marktordnung.

Par la Décision 1692/96/CE ont été fixées les orientations communautaires pour le développement du réseau de transport transeuropéen (L TEN)⁶³. Il s'agit là d'un cadre de référence général pour les mesures à prendre par les Etats membres et la Communauté. A l'horizon 2010 sont prévus pour les chemins de fer un réseau grande vitesse⁶⁴ et un réseau de lignes conventionnelles, qui incluent pour l'Autriche l'ensemble des lignes ferroviaires importantes, respectivement les projets d'aménagement, au niveau national. Le Règlement (CE) 2236/95 détermine les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens⁶⁵. La Communauté soutient les investissements par le financement d'études de faisabilité, d'aides au paiement des intérêts, de garanties d'emprunt et de subventions directes, l'aide communautaire étant toutefois limitée à 10 % de la somme d'investissement d'un projet. Le financement du projet demeure, même lorsqu'il est d'un intérêt communautaire prioritaire, dans la compétence des Etats membres respectifs. Pour l'essentiel, c'est à eux qu'il appartient de mettre à disposition les infrastructures de transport dans la Communauté. Celle-ci encourage une participation accrue de capitaux privés ainsi que des partenariats entre le secteur public et le secteur privé, des modèles dits "PPP"; à long terme, le but consiste à ce que l'infrastructure des transports soit financée par les utilisateurs.

Mit Entscheidung 1692/96/EG wurden die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (L TEN)⁶³ aufgestellt. Das ist ein allgemeiner Bezugsrahmen für Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft. Mit dem Ausbauhorizont 2010 ist für die Eisenbahnen ein HGV-Netz⁶⁴ und ein Netz konventioneller Strecken beinhaltet, die für Österreich alle überregional bedeutenden Eisenbahnstrecken bzw. Ausbauprojekte inkludieren. Mit Verordnung (EG) 2236/95 wurden die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für die transeuropäischen Netze⁶⁵ aufgestellt. Die Gemeinschaft unterstützt Investitionen im Wege der Finanzierung von Machbarkeitsstudien, von Zinszuschüssen, Anleihebürgschaften und Direktsubventionen, wobei sich aber der Gemeinschaftszuschuss jedenfalls auf 10% der Investitionssumme eines Vorhabens beschränkt. Die Finanzierung des Vorhabens, auch wenn es im prioritären gemeinschaftlichen Interesse ist, bleibt dem Ingerenzbereich der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen. Im Wesentlichen bleibt es also ihre Sache, in der Gemeinschaft die Verkehrswege bereitzustellen. Von Gemeinschaftsseite kommt die Ermutigung, dass verstärkt privates Kapital beteiligt und Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und privaten Sektor, sogenannte PPP-Modelle, gefördert werden sollen, und auf längere Sicht steht die Vorstellung dahinter, dass die Infrastruktur des Verkehrs durch die Benutzer finanziert werden soll.

63 JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.
ABI. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

64 Le domaine du transport à grande vitesse se base certes sur des paramètres de vitesse pour les lignes nouvelles et les lignes aménagées mais, par endroits, souple, il se base, p. ex. dans le cas de l'Autriche, sur les plans d'aménagement des principaux axes autrichiens.
Der HGV-Bereich orientiert sich zwar an Geschwindigkeitsparametern für Neu- und Ausbaustrecken, ist aber abschnittsweise flexibel, Z.B. für Österreich an den Ausbauplänen der österreichischen Hauptachsen orientiert.

65 (ci-après : Règlement TEN), JO L 228 du 23.9.1995, p. 1.
(kurz: VO TEN), ABI. L 228 vom 23.9.1995, S. 1.

3.1.3 Infrastructure et véhicules : interopérabilité

Une interopérabilité étendue signifie pour les chemins de fer traditionnels et pour l'industrie ferroviaire qu'ils doivent se libérer de la tradition des espaces et des marchés à caractère national. Ceci est, il faut l'accorder, une entreprise difficile, compte tenu des structures existantes et de la dépendance spécifique aux chemins de fer des systèmes d'exploitation, ce qui jusqu'alors n'a abouti qu'à une prescription cadre sous forme de la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse¹. L'harmonisation même n'est qu'en cours d'élaboration sous forme de spécifications techniques d'interopérabilité (STI)². Ce système de réglementation créé une évaluation, à l'échelle communautaire, de la conformité et de l'aptitude à l'utilisation de composants interopérables et permet la réalisation de procédures d'examen des systèmes partiels par les autorités compétentes.

3.1.4 Transport ferroviaire

Bien que la compétence communautaire engloberait également cet aspect, la CE a renoncé à créer son propre droit de transport ferroviaire. Compte tenu des réglementations existantes de la COTIF, cela ne s'est au demeurant pas avéré nécessaire.

Le droit communautaire traite uniquement d'aspects spécifiques. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, le droit éprouvé du RID a été repris, quant au contenu, dans la Directive 96/49/CE³ et transposé dans le droit national des Etats membres au moyen de cette Directive. La Directive 91/628/CEE⁴ règle le transport d'animaux vivants, entre autres par chemin de fer. Ces deux exemples montrent que le droit de transport ferroviaire inclut, au-delà des questions contractuelles réglées par le droit

3.1.3 Infrastruktur und Fahrzeuge: Interoperabilität

Eine umfassende Interoperabilität bedeutet für die traditionellen Eisenbahnen und für die Eisenbahnindustrie ein Überwinden einzelstaatlich geprägter Räume und Märkte. Bei den gewachsenen Strukturen und der eisenbahnspezifischen Abhängigkeit von den betrieblichen Systemen zugegeben ein schwieriges Unterfangen, kam es bislang nur zu einer Rahmenvorschrift als Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen HGV-Bahnsystems⁶⁶. Die Harmonisierung selbst ist in technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erst in Ausarbeitung⁶⁷. Mit diesem Regelungssystem wird eine gemeinschaftsweite Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie die Durchführung von EG-Prüfverfahren der Teilsysteme durch benannte Stellen geschaffen.

3.1.4 Eisenbahnbeförderung

Obwohl die Gemeinschaftszuständigkeit auch diesen Aspekt umfassen würde, hat die EG kein eigenes Eisenbahnbeförderungsrecht geschaffen. Angesichts der vorhandenen Regelungen des COTIF bestand auch kein Bedarf hierzu.

Im EG-Recht werden nur spezifische Aspekte eigens behandelt. Für den Gefahrguttransport wurde in der Richtlinie 96/49/EG⁶⁸ inhaltlich das bewährte Recht des RID übernommen und mittels dieser Richtlinie auch innerstaatlich in der Gemeinschaft eingeführt. Für den Transport lebender Tiere, u.a. mit der Eisenbahn, kam es zur Richtlinie 91/628/EWG⁶⁹. An diesen beiden Beispielen zeigt sich auch, dass das Eisenbahnbeförderungsrecht über die zivilrechtlichen vertragsgestaltenden Inhalte hinaus immer mehr

¹ JO L 335 du 24.12.1996, p. 45. Il est fait référence aux lignes à grande vitesse mentionnées dans les L TEN. ABl. L 335 vom 24.12.1996, S. 45. Bezug genommen wird auf die in den L TEN für den HGV ausgewiesenen Strecken.

² Cf. Rapport de la Commission du 15.9.1999 relatif à la transposition de la Directive 96/48, COM (1999) 414 final. Vgl. Bericht der Kommission vom 15.9.1999 über die Umsetzung der RL 96/48, KOM (1999) 414 endg.

³ JO L 335 du 24.12.1996, p. 45. ABl. L 335 vom 24.12.1996, S. 45.

⁴ JO L 340 du 11.12.1991, p. 17, dans la teneur de la Directive de modification 95/29/CE, JO L 148 du 30.6.1995, p. 52. En ce qui concerne le contenu, cette Directive a été précédée d'une convention dans le cadre du Conseil de l'Europe, JO 1973/597. ABl. L 340 vom 11.12.1991, S. 17, idF Änderungsrichtlinie 95/29/EG, ABl. L 148 vom 30.6.1995, S. 52. Dem ging inhaltlich ein Übereinkommen im Rahmen des Europarates voraus, BGBl. 1973/597.

civil, de plus en plus d'aspects du droit public, à savoir dans ce cas l'aspect de la protection du public contre les risques spécifiques du transport de marchandises dangereuses, respectivement la protection des animaux vivants au cours du transport.

3.2 Adaptation du droit au niveau national

En Autriche, le nouvel aspect du chemin de fer découlant du droit communautaire, respectivement les réglementations de ce droit en vue d'une ouverture du marché en faveur d'autres entreprises ferroviaires ont été transposés par étapes. Après que les adaptations organisationnelles ont quasiment été réalisées avec la privatisation et la réforme du "chemin de fer étatique" ÖBB dans le cadre de la nouvelle loi fédérale sur les fonctionnaires fédéraux en 1992 et avant même les obligations juridiques suite à l'adhésion à l'EEE, respectivement à la CE, il s'agissait en premier lieu d'ancrer dans le droit ferroviaire national les réglementations relatives à l'accès ainsi que les adaptations nécessaires. En ce qui concerne la transposition de la Directive 91/440, l'instrument d'adhésion (Appendice XIX, II) prévoyait un délai bref, jusqu'au 1er juillet 1995, qui de fait s'est allongé dans la mesure où les Directives complémentaires 95/18 et 95/19 entraient en vigueur juste à la fin de ce délai et que celles-ci prévoyaient pour tous les Etats membres un délai de transposition de deux ans, c'est-à-dire jusqu'à la mi-1997. En Autriche, ces trois Directives qui, quant à leur contenu, doivent être vues comme un ensemble, ont été transposées en même temps dans la Loi relative à l'adaptation du droit ferroviaire de 1997 (EIRAG)⁵. Avant même le développement des Directives communautaires, une autre étape de réglementation a été franchie avec la loi relative à la régulation du marché des transports ferroviaires⁶; celle-ci repose donc sur les Directives actuelles, tout en essayant d'anticiper en partie sur les innovations prévisibles.

3.2.1 Entreprises et organisation du marché

Lors de la transposition des réglementations communautaires concernant l'accès au marché, des termes distincts ont tout d'abord été introduits dans la Loi sur

öffentlich-rechtliche Aspekte erfasst, hier des Schutzes der Allgemeinheit vor den spezifischen Risiken von Gefahrguttransporten bzw. des Schutzes lebender Tiere beim Transportvorgang.

3.2 Rechtsanpassung innerstaatlich

Die neue Sicht der Eisenbahn aus dem EG-Recht bzw. dessen Regelungen in Richtung erster Schritte zur Marktöffnung zugunsten anderer Eisenbahnunternehmen wurden in Österreich etappenweise umgesetzt. Nachdem die organisationsrechtlichen Anpassungen bei der Ausgliederung und Reform der „Staatsbahn“ ÖBB im Rahmen der Neuerlassung des BBG 1992 bereits vor den rechtlichen Verpflichtungen aus dem EWR- bzw. EG-Beitritt quasi vorweggenommen waren, ging es primär um die Verankerung der Zugangsregelungen und Anpassungen im nationalen Eisenbahnrecht. Für die Umsetzung der Richtlinie 91/440 wurde laut Beitrittsakte (Anh. XIX, II) eine knappe Frist, bis 1. Juli 1995, eingeräumt, die sich faktisch insofern dehnte, als gerade zu Ende dieses Zeitraumes die ergänzenden Richtlinien 95/18 und 95/19 in Kraft traten, mit einer zweijährigen Umsetzungsfrist für alle Mitgliedstaaten, also bis Mitte 1997. In Österreich kam es zu einer gleichzeitigen Umsetzung aller drei inhaltlich zusammengehörenden Richtlinien im Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 (EIRAG)⁷⁰. Noch bevor die EG-Richtlinien weiterentwickelt sind, gab es dann innerstaatlich eine weitere Regelungsetappe im Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz⁷¹, das also auf den bisherigen Richtlinien fußt, aber schon Einiges aus den zu erwartenden Neuerungen vorwegzunehmen versucht.

3.2.1 Unternehmen und Marktordnung

Bei Umsetzung der EG-Marktzugangsregelungen wurden in das EisbG für den Bereich Haupt- und Nebenbahnen zunächst die getrennten Begriffe sowohl

⁵

JO I 1997/15, avec modifications de la EisbG, EBG, BBG, VAI-G.
BGBl. I 1997/15, mit Änderungen des EisbG, EBG, BBG, VAI-G.

⁶

(ci-après : SchiReG), JO I 1999/166, avec modifications de la EisbG, BBG, SCHIG; conformément au décret gouvernemental 1835 et rapport de commission 2045, annexe XXème période législative du Conseil national, des réglementations complémentaires devraient être prévues en ce qui concerne l'accès, et ce sur la base de la transposition des trois directives en vigueur.
(kurz: SchiReG), BGBl. I 1999/166 mit Änderungen des EisbG, BBG, SCHIG; gemäß RV 1835 und AB 2045 BlgNR XX GP sollten auf Basis der Umsetzung der drei geltenden RL ergänzende Regelungen im Zusammenhang mit dem Zugang erfolgen.

les chemins de fer d'une part pour les entreprises elles-mêmes (§ 1a) et pour les concessions relatives aux prestations de transports ferroviaires (§ 17, al. 2a) et d'autre part pour l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (§ 17, al. 2). Dans la pratique, les termes de concession de transport et de concession d'infrastructure sont désormais d'usage.

Les prescriptions de la Directive 95/18 relative à l'octroi d'une licence d'entreprise de transport ferroviaire par l'Etat où l'entreprise a son siège, harmonisent et créent, à l'échelle communautaire, une reconnaissance de cette licence qui constitue la base pour revendiquer des droits d'accès. Aux fins de la transposition de cette Directive, un propre type de licence, à savoir la licence européenne, a été introduit dans la loi relative aux chemins de fer, conformément au § 17a⁷, et promulgué par voie de décret⁸.

Les réglementations communautaires relatives à l'accès en trafic transfrontalier des marchandises et en trafic combiné issues de la Directive 91/440 ainsi que l'attribution des sillons et les redevances au sens de la Directive 95/19 ont été intégrées dans la Loi relative aux chemins de fer et constituent maintenant la section IVa, première partie. Au § 57, le principe de l'accès a été ancré tout d'abord au niveau national en ce qui concerne le domaine des chemins de fer principaux et des chemins de fer secondaires. En ce qui concerne le transport transfrontalier des marchandises à l'intérieur de la Communauté, des droits d'accès sont également accordés, au-delà des prescriptions actuelles de la Directive 91/440, à des entreprises de transport ferroviaire individuelles; cet élargissement volontaire est lié au principe de la réciprocité. Etant donné que la réglementation de l'accès selon la Directive 91/440 est basée, conformément à son article 3, sur la définition de l'infrastructure dans le Règlement 2598/70, définition créée dans un autre contexte, et que cette définition est, dans la pratique, trop étroite aux fins de l'accès, une réglementation du "paquet d'accès minimal" à des services et des installations complémentaires nécessités, comme par exemple l'énergie de trac-

für die Unternehmen (§ 1a) selbst als auch für die Konzessionen für Eisenbahnverkehrsleistungen einerseits (§ 17 Abs. 2a) und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur (§ 17 Abs. 2) andererseits eingeführt. Dafür haben sich in der Praxis die Ausdrücke Verkehrskonzession und Infrastrukturkonzession eingebürgert.

Die Vorgaben der Richtlinie 95/18 zur Erteilung einer Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen durch den jeweiligen Sitzstaat harmonisieren die Genehmigungsvoraussetzungen und begründen eine gemeinschaftsweite Anerkennung dieser Genehmigung, welche die Basis ist, um Zugangsrechte zu beanspruchen. Zur Umsetzung dessen wurde in das EisbG ein eigener Genehmigungstyp, die Europakonzession nach § 17a, eingefügt⁷² und im Verordnungsweg⁷³ ausgestaltet.

Die EG-Regelungen über den Zugang im grenzüberschreitenden Güter- und Kombi-Verkehr aus der Richtlinie 91/440 sowie die Trassenzuweisung und Benützungsentgelte im Sinne der Richtlinie 95/19 wurden in das EisbG integriert und bilden nun den Abschnitt IVa 1. Teil. Im § 57 wurde das Zugangsprinzip zunächst innerstaatlich für den Bereich der Haupt- und Nebenbahnen generell verankert. Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in der Gemeinschaft werden über die bisher geltenden Vorgaben der Richtlinie 91/440 hinaus auch einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugangsrechte zugestanden; diese freiwillige Erweiterung ist an das Prinzip der Gegenseitigkeit gebunden. Da weiters die Zugangsregelung nach Richtlinie 91/440 gemäß deren Artikel 3 auf die in anderem Zusammenhang entstandene Definition der Infrastruktur in Verordnung 2598/70 abstellt, und in der Praxis für Zugangszwecke zu eng ist, wurde im § 58 EisbG eine Regelung des sogenannten Mindestzugangspaketes für sonst benötigte Leistungen und Anlagen aufgenommen, wie etwa Traktionsenergie und Umschlaganlagen in Terminals. Auch dies ist vorerst eine Erweiterung und ein Vorgriff auf zu erwartendes EG-Recht, auch hier wird die

7

La raison pour laquelle, parallèlement à la concession de transport nationale, la concession est réglée à part est due d'une part au fait que le champ d'application de la Directive en vigueur et ses conditions spécifiques ne s'appliquent pas à l'accès, au niveau national, des entreprises de transport ferroviaire et d'autre part au fait que les ÖBB ne nécessitent toujours pas d'une concession pour les transports nationaux, mais que conformément à la Directive, ils doivent être en possession d'une telle concession pour les transports à l'échelle communautaire.

Der Grund für einen neben der innerstaatlichen Verkehrskonzession gesondert geregelten Konzessionstatbestand kann einerseits darin erblickt werden, dass der Anwendungsbereich der geltenden RL und deren spezifische Voraussetzungen den nur innerstaatlichen Zugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfassen, und andererseits auch darin, dass die ÖBB für den bisherigen innerstaatlichen Verkehrsbereich weiterhin keiner Konzession bedürfen, für den Zugang im Gemeinschaftsbereich aber eine solche Genehmigung nach der RL benötigen.

8

Décret relatif à l'octroi de la concession européenne (EurokonzV), JO II 1998/330.
Europakonzessionsverordnung (EukonzV), BGBl. II 1998/330.

tion et les installations de transbordement dans les terminaux, a été introduite au § 58 de la Loi relative aux chemins de fer. Ceci constitue également un élargissement et une anticipation sur le droit communautaire prévisible et là aussi, la réciprocité est demandée. Conformément au principe de séparation entre l'infrastructure et les prestations de transport, le paquet d'accès minimal, c'est-à-dire les services et les installations relevant du domaine des prestations de transport, est soumis non pas aux redevances pour l'utilisation de l'infrastructure, mais aux principes d'un remboursement adéquat des frais et d'une rémunération d'usage dans ce domaine.

3.2.2 Planification de l'infrastructure

Les L TEN n'ont pas nécessité, pour le domaine ferroviaire, d'une propre transposition ou adaptation au niveau national. Le système du réseau grande vitesse avec les décrets relatifs aux lignes à grande vitesse (HL-Str-Ven) déjà existant en Autriche constitue le cadre juridique pour l'harmonisation juridique avec la planification de l'infrastructure ferroviaire communautaire.

3.2.3 Organisation et financement

La législation applicable au domaine de la gestion des entreprises d'économie privée de l'Etat fédéral a été influencée de différentes manières par le droit communautaire. La réforme organisationnelle dans le cadre de la Loi fédérale relative aux chemins de fer a déjà été mentionnée. Par ailleurs, la réglementation relative aux programmes d'investissement a été adaptée dans le cadre de l'adaptation de la Loi relative aux soutiens accordés aux chemins de fer privés (PbUG), en complément de la Loi relative aux chemins de fer privés (PbG), dans le sens de pouvoir apporter des contributions au financement de l'infrastructure ferroviaire.

La promulgation de la Loi relative au financement de l'infrastructure ferroviaire (SCHIG)⁹ en tant qu'instrument général pour le financement d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire n'est pas une conséquence du droit communautaire relatif aux chemins de fer, mais elle est en relation avec les critères de convergence de Maastricht. Dans le contexte de cette loi, il convient de mentionner la réglementation selon laquelle les redevances d'utilisation sont versées dans le financement de l'infrastructure ferroviaire. Tout d'abord et en premier lieu, il s'agit de redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure des ÖBB, cette

Gegenseitigkeit verlangt. Dem Trennungsprinzip Infrastruktur - Verkehrsleistungen entsprechend unterliegt das Mindestzugangspaket, also Leistungen und Anlagen aus dem Bereich der Verkehrsleistungen, nicht dem Benützungsentgelt für die Infrastruktur, sondern den Prinzipien angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts.

3.2.2 Wegeplanung

Die L TEN bedurften für den Eisenbahnbereich innerstaatlich keiner eigenen Umsetzung oder Anpassung. Das bereits in Österreich vorgefundene System des HLG mit den Hochleistungsstreckenverordnungen (HL-Str-Ven) bildet den rechtlichen Rahmen für die inhaltliche Abstimmung mit der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Wegeplanung.

3.2.3 Organisation und Finanzierung

Die Gesetzgebung für den Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes wurde vom EG-Recht unterschiedlich beeinflusst. Die Organisationsreform im BBG wurde schon angeführt. Darüber hinaus ist bei der Anpassung des Privatbahnenunterstützungsgesetzes (PbUG) zum Privatbahngesetz (PbG) die Regelung über Investitionsprogramme in Richtung von Finanzierungsbeiträgen für die Schieneninfrastruktur adaptiert worden.

Die Erlassung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes (SCHIG)⁷⁴ als generelles Instrument zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur kann nicht auf das EG-Recht für Eisenbahnen zurückgeführt werden, wohl aber steht es im Zusammenhang mit den Konvergenzkriterien von Maastricht. Im Konnex dieses Gesetzes zu erwähnen ist die Regelung, dass Benützungsentgelte in die Finanzierung der Schieneninfrastruktur fließen. Zunächst und vor allem aus der Benützung der ÖBB-Infrastruktur im Wege eines pauschalierten Entgelts (§ 2 Abs. 7 BBG), wobei Mehrerlöse der ÖBB-Infrastruktur verbleiben; es sollen

⁹

JO 1996/201, modifiée en dernier lieu dans JO I 1999/166.
BGBl. 1996/201, zuletzt geändert in BGBl. I 1999/166.

redevance étant versée sous forme d'un montant forfaitaire (§ 2, al. 7 de la Loi relative aux chemins de fer fédéraux), les produits supplémentaires restant à disposition de l'infrastructure des ÖBB; d'autres lignes doivent toutefois s'y ajouter à l'avenir¹⁰.

Les réglementations concernant la société anonyme des lignes ferroviaires à grande vitesse (HL-AG) et la société des chemins de fer du Brenner (BEG) doivent également être considérées comme étant marquées par le droit national. Il convient de mentionner que l'on a tenu compte des modèles PPP dans le cadre du dernier amendement de la Loi relative aux chemins de fer du Brenner et de la Loi relative aux lignes ferroviaires à grande vitesse (HLG)¹¹ ainsi que de la prescription concernant la possibilité de participation à un groupement européen d'intérêt économique (GEIE). La délégation des projets d'infrastructure demandés par l'Etat et financés par la Loi relative au financement de l'infrastructure ferroviaire, se fait dans chaque cas par des décrets de délégation¹² pour mise en oeuvre par les ÖBB, la HL-AG, respectivement les BEG.

Il convient finalement de mentionner la Loi sur les transports publics régionaux des voyageurs de 1999¹³ qui touche également les transports régionaux ferroviaires des voyageurs; celle-ci se base sur le principe de commande selon le Règlement 1191/69 dans la teneur 1893/91, mais prévoit une réglementation nationale des tâches de commande et de financement dans ce segment des transports.

künftig aber auch solche aus anderen Strecken hinzukommen⁷⁵.

Die Regelungen über die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG) und die Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) sind auch als innerstaatlich geprägte Materien einzustufen. Anzumerken ist eine Vorsorge für PPP-Modelle bei der jüngsten Novellierung des BEG und HLG⁷⁶, sowie die Bestimmung über die Möglichkeit einer Beteiligung an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessensvereinigung (EWIV). Die Übertragung der vom Staat angeforderten und über die SCHIG finanzierten Infrastrukturvorhaben erfolgt im einzelnen jeweils per Übertragungsverordnungen⁷⁷ zur Ausführung an ÖBB, HL-AG bzw. BEG.

Schließlich ist hier noch das den regionalen Schienenpersonenverkehr mitbetreffende Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999⁷⁸ zu vermerken, das an das Bestellprinzip nach Verordnung 1191/69 idF 1893/91 anknüpft, aber eine innerstaatliche Regelung zur Verteilung der Bestell- und Finanzierungsaufgaben in diesem Verkehrssegment darstellt.

-
- 10 Cf. JO I 1999/81 (art. III), y compris arrêté dans décret gouvernemental 1644, annexe XXème période législative du Conseil national, et § 3, ligne 4, SCHIG.
Vgl. BGBl. I 1999/81 (Art. III) samt Erl. in RV 1644 BlgNR XX GP, und § 3 Z 4 SCHIG.
- 11 JO I 1999/81. Un exemple actuel est le projet de terminal fret de Werndorf conformément à la modification du décret sur la délégation et la construction de lignes à grande vitesse ou d'équipements (HL-Ü-V), dans la teneur du JO II 1999/307.
BGBl. I 1999/81. Ein aktuelles Beispiel ist das Vorhaben Güterterminal Werndorf gemäß HL-Ü-V idF BGBl. II 1999/307.
- 12 Cf. Gutknecht, Privatisierung und Unternehmenspolitik (Privatisation et politique d'entreprise), ÖZW 1997, p. 97 ss., selon lequel les décrets de délégation (Ü-Ven) ne sont pas touchés par le droit d'attribution (de la CE), mais l'activité des entreprises chargées de la réalisation en tant que donneur d'ordre.
Vgl. Gutknecht, Privatisierung und Unternehmenspolitik, ÖZW 1997, S. 97 ff, wonach die Übertragungsverordnungen (kurz: Ü-Ven) nicht vom (EG)Vergaberecht tangiert sind, wohl aber die Tätigkeit der mit der Ausführung betrauten Gesellschaften als Auftraggeber.
- 13 (ci-après : ÖPNRV-G), JO I 1999/204. Le libellé du § 7, al. 1 concernant la garantie d'une offre de base en ce qui concerne l'horaire 1999/2000 ne doit pas être compris en tant qu'intervention dans les tâches des entreprises conformément à la EisbG et à la BBG, mais doit être vu en relation avec les réglementations relatives au financement; cf. 1132A, annexe XXème période législative du Conseil national.
(kurz: ÖPNRV-G), BGBl. I 1999/204. Auch der Wortlaut dessen § 7 Abs. 1 über eine Sicherstellung eines Grundangebotes bezogen auf das Fahrplanjahr 1999/2000 ist nicht isoliert etwa als inhaltlicher Eingriff in Unternehmensaufgaben nach EisbG und BBG misszuverstehen, sondern im Zusammenhang mit den Finanzierungsregelungen zu sehen; vgl. 1132A BlgNR XX GP.

3.2.4 Transports ferroviaires

Les réglementations spéciales du droit communautaire relatives au transport des marchandises dangereuses ont été transposées dans le cadre du droit national relatif au transport des marchandises dangereuses, celles relatives à la protection des animaux au cours du transport ont été transposées indépendamment pour chaque mode de transport, en ce qui concerne le chemin de fer, la transposition s'est faite par la Loi relative au transport des animaux par chemin de fer¹⁴.

Dans le droit général de la Loi relative aux transports ferroviaires, différentes adaptations aux conséquences de la séparation entre l'infrastructure et les prestations de transport prévue dans le droit communautaire, ont été effectuées dans le cadre de la Loi relative à l'adaptation du droit ferroviaire, moyennant en particulier une disposition spéciale concernant l'attribution de la responsabilité (§ 5, al. 1, nouvelle teneur). D'une manière générale, le droit de transport ferroviaire a été révisé tout d'abord uniquement au niveau international de la COTIF.

3.3 Adaptation juridique de la COTIF

L'OTIF, en tant qu'organisation traitant, à l'échelle européenne, du droit ferroviaire au niveau intergouvernemental, s'est attelée au projet d'une révision des régimes juridiques uniformes applicables au transport ferroviaire transfrontalier¹⁵. Le processus de révision proprement dit a suivi une analyse des conséquences du nouveau droit communautaire et une solution transitoire avec des dispositions complémentaires interprétatives¹⁶. Une nouvelle version révisée et complétée est maintenant disponible sous la forme du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999¹⁷.

La nouvelle Convention compte sept Appendices. Les deux premiers, à savoir les RU CIV et les RU CIM, ont dû être détachés du système des lignes inscrites en ce sens qu'à l'avenir, ils seront

3.2.4 Eisenbahnbeförderung

Die gemeinschaftsrechtlichen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher Güter sind im Rahmen des innerstaatlichen Gefahrgutbeförderungsrechtes, diejenigen über den Schutz von Tieren beim Transport sind gesondert pro Verkehrsträger umgesetzt worden, für die Eisenbahn durch das Tiertransportgesetz-Eisenbahn⁷⁹.

Im allgemeinen Beförderungsrecht des EBG selbst erfolgten im Rahmen des EIRAG einzelne Anpassungen an die Auswirkungen der Funktionstrennung Infrastruktur - Verkehrsleistungen im EG-Recht, insbesondere eine darauf abgestellte Sonderbestimmung für die Zuordnung der Haftung (§ 5 Abs. 1 nF). Generell überarbeitet wurde das Eisenbahnbeförderungsrecht zunächst nur auf internationaler Ebene des COTIF.

3.3 Rechtsanpassung COTIF

Die OTIF als gesamteuropäisch tätige Eisenbahnrechtsorganisation auf zwischenstaatlicher Ebene nahm das Vorhaben einer Neu- und Ausgestaltung der Einheitlichen Rechtsordnungen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in Angriff⁸⁰. Nach Analyse der Auswirkungen des neuen EG-Rechts und einer Übergangslösung mit interpretativen Zusatzbestimmungen folgte der eigentliche Revisionsprozess⁸¹. Eine reformierte und ergänzte Neufassung liegt durch das Protokoll von Vilnius vom 3. Juni 1999⁸² nun vor.

Das neue Übereinkommen hat sieben Anhänge. Die ersten beiden, CIV und CIM, mussten vom System der eingetragenen Linien entkoppelt werden, indem sie künftig für alle grenzüberschreitenden Beförderungen

¹⁴ (ci-après : TGEisb), recueil d'annonces légales I 1998/43. (kurz: TGEisb), GBGL I 1998/43.

¹⁵ Cf. Burgmann, l'OTIF a 10 ans, Bulletin 3/1995, p. 153 ss. Vgl. Burgmann, 10 Jahre OTIF, Zeitschrift 3/1995, S. 153 ff.

¹⁶ Cf. Mutz, COTIF - La voie vers le 3ème millénaire, Transportrecht (Hambourg) 1994, p. 173 ss. Vgl. Mutz, COTIF - der Weg ins 3. Jahrtausend, Transportrecht (Hambourg) 1994, S. 173 ff.

¹⁷ Déjà signé par de nombreux Etats, dont l'Autriche; afin de pouvoir entrer en vigueur, le nombre de ratifications nécessaires devra être atteint dans les années à venir. Publication des textes tout d'abord dans le Bulletin, à partir du numéro 4/1999, p. 132 ss. Von vielen Staaten, darunter Österreich, bereits unterzeichnet; zum Inkrafttreten bedarf es noch der entsprechenden Zahl von Ratifikationen in den kommenden Jahren. Veröffentlichung der Texte zunächst in der Zeitschrift, beginnend 4/1999, S. 132 ff.

applicables à tous les transports transfrontaliers, lorsque le point de départ et le point d'arrivée se situent dans deux Etats membres différents. Le contrat de transport devient un contrat consensuel, c'est-à-dire que la volonté de conclure le contrat est déterminante et non pas le titre de transport, respectivement la lettre de voiture. Il a ainsi été procédé à un rapprochement au droit de transport routier. L'obligation de transporter et l'obligation tarifaire jusqu'alors applicables pour les transports des voyageurs respectivement des wagons complets sont supprimées. La lettre de voiture est maintenue en tant que document de preuve et en tant que document nécessaire pour l'accès à l'espace douanier communautaire respectivement pour la procédure de transit commun, qui est indispensable pour les envois directs par chemin de fer. Le RID est détaché des RU CIM et du contrat de transport et devient un Appendice indépendant, conçu quant à son contenu, comme une prescription de sécurité comportant une description des obligations des intervenants. Le nouveau type de contrat entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur ferroviaire est réglé dans un Appendice indépendant, à savoir les RU CUI, et l'Appendice CUV règle, en ce qui concerne l'utilisation des wagons de particuliers, la relation contractuelle avec le transporteur ferroviaire.

La composante de droit public du domaine des véhicules, à savoir l'admission des véhicules en tant que tâche étatique de l'administration ferroviaire et base pour l'utilisation en trafic international est maintenant reprise dans deux nouveaux Appendices, la COTIF allant dans ce cas au-delà du droit de transport ferroviaire. Il est ainsi tenu compte du fait qu'il manquait jusqu'à présent, à la différence d'autres moyens de transports, un régime juridique applicable aux chemins de fer réglant l'admission des véhicules et la reconnaissance internationale de ces admissions ainsi que les normes et prescriptions techniques contraignantes au niveau (inter)gouvernemental. Tout cela se trouve maintenant dans les Appendices ATMF et APTU qui, à l'avenir, constitueront la base de droit international public en trafic international également pour le secteur ferroviaire¹⁸.

En ce qui concerne la période juridique communautaire, l'on peut dire en résumé qu'une nouvelle vue d'un système ferroviaire "transfrontalier" a été développée: au niveau national, la limitation monopoliste de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire à une seule entreprise a été supprimée, et

gelten, wenn Anfangs- und Endpunkt in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Der Beförderungsvertrag wird Konsensualvertrag, d.h. für das Zustandekommen ist der Vertragswille maßgebend, nicht der Fahrschein bzw. Frachtbrief. Damit erfolgte eine Annäherung an das Beförderungsrecht für den Straßenverkehr. Die bisherige Beförderungs- und Tarifpflicht im Personen- bzw. Wagenladungsverkehr entfällt. Der Frachtbrief bleibt als Beweispapier, und Dokument für das EG-Zollgebiet bzw. das gemeinsame Versandverfahren, das für durchgängige Sendungen per Eisenbahn unverzichtbar ist. Das RID wird von der CIM, von dem Frachtvertrag, entkoppelt und selbständiger Anhang - inhaltlich ausgestaltet zur Sicherheitsvorschrift mit Umschreibung der Pflichten der Beteiligten. In einem eigenen Anhang, CUI, wird auch der neue Vertragstypus zwischen Betreiber der Infrastruktur und Eisenbahnbeförderer geregelt, und der Anhang CUV behandelt für die Verwendung von Privatwagen das vertragliche Verhältnis zum Eisenbahnbeförderer.

Die öffentlich-rechtliche Komponente des Fahrzeugbereiches, nämlich die Zulassung der Fahrzeuge als staatliche Aufgabe der Eisenbahnverwaltung und Grundlage für den Einsatz im internationalen Verkehr, wird nun in zwei weiteren neuen Anhängen aufgegriffen, womit das COTIF hier über das Eisenbahnbeförderungsrecht hinausreicht. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass - zum Unterschied von anderen Verkehrsmitteln - für die Eisenbahn eine Rechtsordnung für die Zulassung von Fahrzeugen und die internationale Anerkennung dieser Zulassungen, sowie über die hierfür verbindlichen technischen Normen und Vorschriften, auf (zwischen)staatlicher Ebene bisher fehlt. Diese finden sich nun in den Anhängen ATMF und APTU, welche künftig die völkerrechtliche Basis im internationalen Verkehr auch für den Eisenbahnsektor⁸³ bilden sollen.

Zur EG-Rechtsperiode ist zu resumieren, dass eine neue Sicht eines „grenzüberschreitenden“ Eisenbahnsystems entwickelt wurde: innerstaatlich wurde die monopolistische Begrenzung der Benützung des Schienenverkehrs auf ein Unternehmen überwunden, und international eine über Grenzen hinweg

18

En tant que support administratif, il est prévu de créer une banque de données internationale auprès de l'OTIF.
Als administrative Stütze soll dazu bei der OTIF eine internationale Datenbank aufgebaut werden.

au niveau international, une

activité de transport directe au-delà des frontières a également été recherchée pour les chemins de fer. Du point de vue juridique, cela a été marqué par une première étape vers une ouverture du marché dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, une planification communautaire de l'infrastructure et le commencement d'une harmonisation technique, d'abord pour le trafic à grande vitesse.

Le droit de transport ferroviaire a été et continue à être développé parallèlement.

4. Contenu des termes

4.1 Chemin de fer

Le terme de chemin de fer n'a pas été défini dans les prescriptions juridiques nationales. Indépendamment de la question de savoir si par chemin de fer¹⁹ il faut entendre le moyen de transport qui sert au transport de voyageurs ou de marchandises au moyen de véhicules liés à un système de guidage ou le chemin de fer respectif en tant qu'installation d'exploitation²⁰ exploitée par l'Etat ou par une entreprise ferroviaire, l'utilisation du terme a en commun que l'aspect de l'infrastructure et l'aspect de la prestation de services de transport y apparaissent en tant qu'une seule entité.

Le chemin de fer lui-même n'a pas non plus été défini dans les réglementations communautaires. A l'article 84 du Traité instituant la Communauté européenne, la compétence pour le "transport ferroviaire" s'étend aux moyens de transport liés à des systèmes de guidage sur rails²¹. Ce n'est qu'en relation avec la réglementation de

durchgängige Ver-

kehrstätigkeit auch bei den Eisenbahnen angestrebt. Rechtliche Kristallisationspunkte hierzu waren eine erste Etappe zur Marktöffnung auf dem Schienenverkehrsweg, eine gemeinschaftliche Wegeplanung und ein Beginn zur technischen Harmonisierung vorerst für den HGV-Verkehr.

Das Eisenbahnbeförderungsrecht wurde und wird parallel weiterentwickelt.

4. Konsistenz der Begriffe

4.1 Eisenbahnbegriff

Die Eisenbahn ist in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften nicht definiert worden. Ob der Begriff die Eisenbahn⁸⁴ schlechthin als Verkehrsmittel, das dem Transport von Personen oder Gütern mit spurgebundenen Fahrzeugen dient, oder die jeweilige Eisenbahn als diesbezügliche Betriebs⁸⁵anlage meint, die vom Staat oder einem Eisenbahnunternehmen betrieben wird - gemeinsam ist der Verwendung des Begriffes, dass Infrastruktur- und Verkehrsleistungsaspekt ungeteilt umfasst sind.

Die Eisenbahn selbst ist auch in den EG-Regelungen nicht definiert worden. Die Zuständigkeit in Artikel 84 EGV für den „Eisenbahnverkehr“ wird umfassend für das Verkehrsmittel spurgebundener Verkehr auf Schienenwegen verstanden⁸⁶. Erst im Zusammenhang mit der Regelung eines Zugangs „Dritter“ zum Schienenverkehrsweg - wie

¹⁹ Cf. Zeleny (note de bas de page 4), p. 60 ss., avec d'autres indications.
Vgl. hierzu Zeleny (Fn. 4), S. 60 ff, mwH.

²⁰ Le terme exploitation (tout comme celui de transport) est employé dans plusieurs sens; pour cette raison, il convient de tenir compte non seulement du terme, mais aussi du contexte. Un terme dans le sens d'exploitation par une entreprise ferroviaire est souvent supposé dans les réglementations communautaires. La situation est semblable en ce qui concerne la réglementation relative aux exceptions au § 2, ligne 15 du Règlement relatif aux syndicats. Le terme est utilisé dans un sens plus restrictif dans le cadre du terme ferroviaire "exploitation ferroviaire" et est délimité du transport ferroviaire au § 10 EisbG (cf. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth, note de bas de page 4, p. 295). L'exploitation est définie de manière différente en ce qui concerne le personnel - cf. notamment la Loi relative aux relations entre salariés et entrepreneurs au sein des entreprises ferroviaires (BBVG).
Der Begriff Betrieb wird (wie übrigens auch der des Verkehrs) mehrschichtig verwendet, weshalb nicht nur das Wort, sondern auch der Zusammenhang beachtet werden sollte. Ein Begriff im Sinne von Betreiben eines Unternehmens zur Eisenbahntätigkeit wird in den EG-Regelungen oft vorausgesetzt. Ähnlich ist auch der Ausnahmetatbestand in § 2 Z 15 GewO. Das Wort wird in einem engeren Sinn innerhalb des eisenbahnfachlichen Terminus Eisenbahnbetrieb verwendet und vom Eisenbahnverkehr in § 10 EisbG abgegrenzt (vgl. Kühne-Hofmann-Nugent-Roth, Fn. 4, S. 295). Anders definiert ist der Betrieb bezüglich des Personals - vgl. insbesondere BBVG.

²¹ Cf. Frohnmeyer dans Grabitz/Hilf, marg. 5 ad art. 84 du Traité instituant la Communauté européenne.
Vgl. Frohnmeyer in Grabitz/Hilf, Rn. 5 zu Art. 84 EGV.

l'accès de "tiers" à l'infrastructure ferroviaire²² - comme il existe pour d'autres moyens de transport en tant qu'utilisation de l'infrastructure par différents moyens de transports - qu'il a été procédé à une séparation au niveau de la définition, cette séparation n'ayant été faite que pour le terme de l'entreprise dans le contexte d'une organisation du marché. Conformément à l'article 3 de la Directive 91/440, sont définies comme étant des entreprises "ferroviaires" uniquement les entreprises privées ou publiques, dont l'activité principale consiste à fournir des prestations de transport ferroviaire. Le "gestionnaire de l'infrastructure" est l'entité publique ou l'entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité. Même si selon la terminologie communautaire, il faut entendre par entreprise "ferroviaire" uniquement l'entreprise de transport, la définition du chemin de fer même n'est pas scindée. Cette disposition de la Directive comporte elle-même à la fois le terme de prestations de services de transport et celui d'infrastructure ferroviaire. Dans ce contexte, il ne faut pas oublier que le terme de chemin de fer utilisé dans le sens de moyen de transport roue/rail continue à être utilisé dans d'autres réglementations communautaires tant pour le transport que pour l'infrastructure, comme par exemple dans la terminologie de la Directive 96/48.

Lors de la transposition en droit national, une différenciation au niveau de la définition ne s'est avérée nécessaire que pour les entreprises exploitant un chemin de fer²³. Dans le système autrichien de la EISbG existante, avec la notion globale du chemin de fer et la notion jusqu'alors également globale de l'entreprise ferroviaire, la notion a été scindée pour le domaine du trafic ferroviaire sur les lignes principales et

er bei anderen Verkehrsmitteln als Benützung des Verkehrsweges durch verschiedene Verkehrsunternehmen besteht⁸⁷ - ist eine Aufspaltung bei der Begriffsbildung erfolgt, und dies dem Zusammenhang mit einer Ordnung des Marktes entsprechend nur für den Unternehmensbegriff. Nach Artikel 3 Richtlinie 91/440 sind als „Eisenbahn“unternehmen nur die privaten oder öffentlich-rechtlichen Unternehmen definiert, deren Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen besteht. Davon unterschieden wird der „Betreiber der Infrastruktur“ als das Unternehmen oder die öffentliche Einrichtung, denen insbesondere die Einrichtung und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme übertragen sind. Auch wenn also nach EG-Diktion beim Unternehmensbegriff als „Eisenbahn“unternehmen nur das Verkehrsunternehmen verstanden wird, ist der herkömmliche Begriff der Eisenbahn selbst nicht gespalten. Schon diese Richtlinienbestimmung selbst enthält sowohl den Ausdruck Eisenbahnverkehrsleistungen als auch Eisenbahninfrastruktur. Ganz abgesehen davon, dass der Eisenbahnbegriff für das Rad/Schiene-Verkehrsmittel in anderen EG-Regelungen weiterhin sowohl für den Verkehr als auch für die Infrastruktur verwendet wird, wie etwa in der Diktion der Richtlinie 96/48.

Bei der Umsetzung in innerstaatliches Recht war also unmittelbar nur eine Begriffsdifferenzierung bei den eine Eisenbahn betreibenden Unternehmen notwendig⁸⁸. Im österreichischen System des bestehenden EISbG mit dem ungeteilten Begriff der Eisenbahn und dem bisher ungeteilten Begriff des Eisenbahnunternehmens erfolgte für den Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen eine

22

Les pipelines, qui sont considérés en Autriche comme des moyens de transport (Loi sur les pipelines, RohrIG, JO 1975/411 dans la teneur en vigueur) ne sont pas soumis, dans le Traité instituant la Communauté européenne, aux articles relatifs au transport. Le principe de l'accès aux réseaux par des tiers est ancré dans le droit dérivé communautaire, tout comme cela est le cas pour les conducteurs de courant et les lignes de télécommunications. Une séparation organisationnelle des entreprises, comme cela est le cas pour les chemins de fer, n'est pas demandée. Die in Österreich als Verkehrsträger geregelten Rohrleitungen (RohrIG, BGBl. 1975/411 idGF) werden im EGV nicht den Verkehrsartikeln unterstellt. Im EG-Sekundärrecht ist das Drittzugangsprinzip zu den Netzen - ähnlich wie für Stromleitungen und Fernmeldeleitungen - auch für die Gaspipelines verankert. Eine organisatorische Trennung der Unternehmen wie bei den Eisenbahnen wird dabei nicht verlangt.

23

En Allemagne, qui a procédé à la transposition par la voie d'une nouvelle Loi ferroviaire générale, JO I, p. 2378 ss., le terme chemin de fer obtient la même valeur que celui d'entreprise, les chemins de fer étant définis, conformément à la différenciation faite par la CE, en tant qu'entreprises de transport ferroviaire, d'une part, et en tant qu'entreprise gestionnaire d'infrastructure, d'autre part. In Deutschland, das im Wege der Neuerlassung eines neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes, BGBl. I S. 2378 ff, umsetzte, wurde der Eisenbahnbegriff überhaupt mit dem Unternehmensbegriff gleichgesetzt, indem Eisenbahnen - inhaltlich der EG-Unterscheidung folgend - als Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und Eisenbahninfrastrukturunternehmen andererseits definiert werden.

secondaires en faisant la différence, au § 1a EisbG, entre entreprise de transport ferroviaire et entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le terme général d'entreprise ferroviaire englobant les deux fonctions a gardé sa signification dans la pratique²⁴ en tant qu'entreprise ferroviaire intégrée. La différenciation au niveau des deux notions d'entreprises a été prise en compte dans la nouvelle partie IVa de la EisbG relative à la régulation du marché ferroviaire. Dans les dispositions de la EisbG qui n'ont pas été amendées et adaptées, sont en général concernés les deux types d'entreprises ferroviaires. Lorsque cela n'est pas le cas, l'attribution doit être déterminée par voie d'interprétation. Ainsi, l'obligation de nommer un responsable d'exploitation, qui est prévu conformément au § 21, al. 1 tant pour l'exploitation ferroviaire que pour le trafic ferroviaire, incombe aux deux types d'entreprises ferroviaires. Le § 29, al. 1 concernant la suppression d'une ligne ferroviaire, dont l'exploitation ne peut économiquement plus être exigée de l'entreprise ferroviaire, ne peut que s'adresser à l'entreprise gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le droit de transport ferroviaire est lui aussi parti de la notion de chemin de fer, sans toutefois la définir. Les dispositions de la COTIF en vigueur s'adressent au "chemin de fer", justement selon la signification usuelle. L'attribution aux RU CIV et aux RU CIM se fait dans les dispositions complémentaires mentionnées, le terme "chemin de fer" étant en général employé pour définir celui qui fournit des prestations de transport ferroviaire. Les exceptions sont expressément mentionnées. La EBG autrichienne, dont le champ d'application ne se réfère qu'au transport avec des chemins de fer publics ne comporte pas non plus de définition et de différenciation et connaît également, en ce qui concerne les droits et les obligations, uniquement le "chemin de fer". Là aussi l'on parvient en général, par voie d'interprétation, aux entreprises de transport ferroviaire. Dans la nouvelle COTIF, qui n'est pas encore entrée en vigueur, des définitions sont prévues non pas pour le chemin de fer même, mais notamment pour le "transporteur" et le "gestionnaire", qui tiennent compte, pour l'essentiel, de la différenciation faite dans les Directives communautaires. Il a toutefois été renoncé à reprendre exactement ces définitions dans cette Convention, dont le champ d'application va bien au-delà de celui de

begriffliche Aufspaltung im § 1a EisbG, indem Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterschieden werden. Der Überbegriff Eisenbahnunternehmen für beide Funktionen blieb dem Verständnis in der Praxis⁸⁹ entsprechend erhalten, verdeutlicht als integriertes Eisenbahnunternehmen. Im neuen Abschnitt IVa des EisbG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes wurde die Unterscheidung bei den Unternehmensbegriffen berücksichtigt. In den nicht novellierten und adaptierten Bestimmungen des EisbG sind meist beide Arten von Eisenbahnunternehmen betroffen. Ansonsten ist die Zuordnung im Interpretationsweg aus dem Zusammenhang zu ermitteln. So wird z.B. die Pflicht, einen Betriebsleiter zu bestellen, der nach § 21 Abs. 1 sowohl für den Eisenbahnbetrieb als auch den Eisenbahnverkehr vorgesehen ist, beide Arten von Eisenbahnunternehmen treffen. § 29 Abs. 1 über die Einstellung einer Eisenbahnstrecke, deren Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet wird, kann sich hingegen wohl nur an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen richten.

Auch im Eisenbahnbeförderungsrecht wurde vom Eisenbahnbegriff ausgegangen, ohne ihn zu definieren. Die Bestimmungen in dem geltenden COTIF richten sich an die „Eisenbahn“, eben im herkömmlichen Verständnis. Die Zuordnung für die CIV und CIM wird in den erwähnten Zusatzbestimmungen vorgenommen, indem in der Regel unter „Eisenbahn“ der Erbringer von Eisenbahnverkehrsleistungen verstanden wird. Ausnahmen werden ausdrücklich angeführt. Das österreichische EBG, dessen Geltungsbereich sich nur auf die Beförderung mit den öffentlichen Eisenbahnen bezieht, kennt bisher ebenfalls ohne Definition und Differenzierung als Adressaten der Rechte und Pflichten nur die „Eisenbahn“. Auch hier führt der Interpretationsweg im Regelfall zum Eisenbahnverkehrsunternehmen. In dem - noch nicht geltenden - neuen COTIF sind Begriffsbestimmungen nicht für die Eisenbahn selbst, aber insbesondere für „Beförderer“ und „Betreiber“ vorgesehen, die im Wesentlichen die Unterscheidung aus den EG-Richtlinien berücksichtigen. Eine exakte Übernahme der Begriffe erfolgte aber in diesem - räumlich weit über die EU hinaus geltenden - Übereinkommen nicht, sodass die Interpretation im Einzelfall aus der jeweiligen Quelle internationalen

24

Il convient de citer en marge l'énumération groupée des entreprises ferroviaires et des autres entreprises oeuvrant dans le domaine ferroviaire du point de vue de la représentation des intérêts dans le cadre de la réglementation de l'organisation spécifique, JO II 1999/365.

Am Rande vermerkt sei auch die gruppierende Aufzählung der Eisenbahnunternehmen und sonstiger im Eisenbahnbereich tätiger Unternehmen aus Sicht der Interessenvertretung im Rahmen der Fachorganisationsordnung, BGBl. II 1999/365.

l'UE, l'interprétation devant se faire dans chaque cas à partir de la source respective du droit ferroviaire international.

4.2 Obligation d'exploitation, obligation de transporter et obligation tarifaire

Ces obligations découlaient, en ce qui concerne les chemins de fer publics, de la signification usuelle du terme de chemin de fer ainsi que de la EISbG et de la EBG. De manière simplifiée, l'obligation d'exploitation signifie que le chemin de fer (qui sert aux transports en général) doit être exploité, l'obligation de transporter signifie que, dans le cadre d'une obligation de contracter, les voyageurs et les marchandises doivent en principe être transportés et l'obligation tarifaire signifie que que tout un chacun dispose d'emblée des tarifs (prix + conditions de transport). En ce qui concerne les transports transfrontaliers, l'obligation de transporter est ancrée, dans le cadre de la COTIF en vigueur, dans les Appendices CIV et CIM²⁵. Ceux-ci prévoient un contrat de transport uniforme et une sorte de communauté de transport des différents chemins de fer effectuant le transport uniquement sur leur territoire.

Le principe, selon lequel les obligations du service public, que l'entreprise de transport ferroviaire, dans son propre intérêt économique, ne remplirait pas ou ne remplirait qu'en partie et pas aux mêmes conditions, à savoir l'obligation d'exploitation, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire, doivent être supprimées, émane du Règlement 1191/69 dans la teneur du Règlement 1893/91 de la CE. Cela représenterait à première vue une collision avec les réglementations précédentes. Une analyse plus précise montre toutefois qu'il ne s'agit pas, dans le cas des obligations "dans le sens de ce règlement", des obligations générales des chemins de fer publics prévues dans le système de concession traditionnel et reprises avec la concession, mais des prestations supplémentaires traditionnellement imposées au chemin de fer dans l'intérêt public²⁶, c'est-à-dire par exemple, dans le cas d'un chemin de fer secondaire, une taille d'exploitation non rentable (art. 2, par. 3) ou liée à des réductions tarifaires non rentables (art. 2,

Eisenbahnrechts vorzunehmen sein wird.

4.2 Betriebs-, Beförderungs-, Tarifpflicht

Diese wurden für die öffentlichen Eisenbahnen aus dem herkömmlichen Eisenbahnverständnis und EISbG samt EBG abgeleitet. Vereinfacht ausgedrückt richtet sich die Betriebspflicht darauf, dass die Eisenbahn (als dem allgemeinen Verkehr dienend) zu betreiben ist, Beförderungspflicht darauf, dass dabei Personen und Güter im Wege eines Kontrahierungszwanges grundsätzlich zur Beförderung zu übernehmen sind, und Tarifpflicht darauf, dass jedermann gegenüber von vornherein die Tarife (Preise + Beförderungsbedingungen) vorliegen. Für eine grenzüberschreitende Beförderung von Personen und Gütern ist die Beförderungspflicht im Rahmen des geltenden COTIF in den Anhängen CIV und CIM⁹⁰ verankert, wobei ein einheitlicher Beförderungsvertrag und hierzu eine Art zwingende Beförderungsgemeinschaft der einzelnen nur in ihrem Bereich transportierenden Eisenbahn vorgesehen ist.

Aus dem EG-Recht der Verordnung 1191/69 idF 1893/91 kam dann das Prinzip, dass Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die das Eisenbahnunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde, namentlich die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, aufzuheben sind. Das wäre auf den ersten Blick eine Kollision mit den vorigen Regelungen. Eine genauere Analyse zeigt allerdings, dass mit den genannten Pflichten „im Sinne dieser Verordnung“ eben nicht die im herkömmlichen Konzessionssystem übernommenen allgemeinen Pflichten für öffentliche Eisenbahnen, die mit der Konzession mitübernommen werden, gemeint sind, sondern die darüber hinaus der Eisenbahn im öffentlichen Interesse traditionell auferlegten zusätzlichen Leistungen⁹¹ - also etwa ein unwirtschaftlich gewordener Betriebsumfang (Art. 2 Abs. 3) etwa auf einer Nebenbahn, oder mit unwirtschaftlichen Tarifermäßigungen (Art. 2 Abs. 5).

25

Cf. Spera, droit international ferroviaire des marchandises, commentaire (Vienne; feuillets mobiles), introduction et 3.2. Vgl. Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Kommentar (Wien; Lose-Blatt), Einführung und 3.2.

26

Cf. à ce sujet l'analyse de Schmuck dans La restructuration des chemins de fer communautaires conçue par les Communautés européennes, Bulletin 1/1992, p. 4 ss. Vgl. hierzu treffende Analyse von Schmuck, Die Vorgaben der EG für eine Strukturreform der Eisenbahnen in der Gemeinschaft, Zeitschrift 1/1992, S. 4 ff.

par.5). Des critères contactuels²⁷ et des droits à une indemnité sont établis pour le maintien de ces prestations. Il s'agit par conséquent de fait de prestations "d'économie collective" au sens de la terminologie de la BBG et de la PbG.

L'obligation d'exploitation prévue dans la EisbG et découlant de la notion traditionnelle des chemins de fer publics a été maintenue lors de l'adaptation au droit communautaire, cette obligation ayant été redéfinie expressément en ce qui concerne les entreprises de gestion de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire. L'obligation d'horaire a été restreinte au transport de voyageurs. L'obligation tarifaire a été maintenue en principe, y compris un droit d'intervention des autorités qui, dans la pratique, tend à disparaître, et l'obligation à des tarifs directs. La publication officielle des tarifs a été supprimée. L'obligation de transporter, dépassée en raison du principe d'accès et de concurrence du marché ferroviaire, n'a pas encore été modifiée dans la EBG; elle n'est cependant plus prévue dans la nouvelle COTIF en ce qui concerne le transport transfrontalier.

4.3 Concessions

Dans le droit ferroviaire traditionnel, la concession est l'acte de souveraineté²⁸ par lequel l'Etat, à partir de sa souveraineté ferroviaire accorde - comme l'indique déjà le terme - une autorisation à une entreprise à construire et à exploiter un chemin de fer. Par conséquent, la qualification de l'entreprise en tant qu'entreprise ferroviaire est également liée à cette autorisation. La concession de droit ferroviaire²⁹ n'est pas seulement une autorisation, mais était liée à des

Für deren Aufrechterhaltung werden Vertragskriterien⁹² und Abgeltungsansprüche normiert. Es handelt sich somit faktisch um die „gemeinwirtschaftlichen“ Leistungen nach innerstaatlicher Terminologie des BBG und PbG.

Die aus dem Verständnis öffentlicher Eisenbahnen herührende Betriebspflicht im EisbG ist auch bei der EG-Anpassung aufrecht geblieben, wobei sie nun ausdrücklich für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen neu definiert wird. Die Fahrplanpflicht ist auf den Personenverkehr eingeschränkt worden. Die Tarifpflicht ist im Grundsatz erhalten geblieben, einschließlich eines in der Praxis aber in den Hintergrund getretenen behördlichen Eingriffsrechtes, und der Verpflichtung zu durchgehenden Tarifen. Eine amtliche Veröffentlichung der Tarife ist entfallen. Die durch das Zugangs- und Wettbewerbsprinzip der Eisenbahn-Marktordnung überholte Beförderungspflicht ist im EBG innerstaatlich bisher noch unverändert geblieben, nach dem neuen COTIF ist sie für den grenzüberschreitenden Verkehr nicht mehr vorgesehen.

4.3 Konzessionen

Die Konzession ist im herkömmlichen Eisenbahnrecht der Hoheitsakt⁹³, mit dem der Staat aus seiner Eisenbahnhoheit heraus eine - wie schon der Wortsinn zeigt - Erlaubnis erteilt, nämlich an ein Unternehmen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn. Damit ist also auch die Qualifizierung des Unternehmens zum Eisenbahnunternehmen verbunden. Die eisenbahnrechtliche Konzession⁹⁴ ist nicht nur schlicht eine Erlaubnis, sondern war mit der Übernahme von

27

Cf. également Tondl, *Entwicklungen im EG-Eisenbahnrecht (Evolutions dans le droit ferroviaire communautaire)*, *ecolex* 1992, p. 69 ss. Il convient, par ailleurs, de mentionner que l'imposition sous sa forme traditionnelle est maintenue pour les transports urbains et de banlieu conformément au Règlement 1191/69 dans la teneur 1893/91 en relation avec la loi fédérale sur l'exemption des transports urbains et de banlieu, JO 1988/606, art. III. La loi autrichienne sur les transports urbains et de banlieu de voyageurs (ÖPNRV-G) se base également sur cette exemption. Vgl. auch Tondl, *Entwicklungen im EG-Eisenbahnrecht*, *ecolex* 1992, S. 69 ff. Hinzuzufügen ist, dass die Auferlegung in herkömmlicher Form nach VO 1191/69 idF 1893/91 iVm dem BG über die Ausnahme des Stadt- und Vorortsverkehrs, BGBl. 1988/606, Art. III, für dessen Bereich aufrecht bleibt. An diese Ausnahme knüpft auch das ÖPNRV-G an.

28

Cf. par contre les concessions de construction conformément à la Loi fédérale sur la passation des marchés, JO I 1997/56.
Vgl. demgegenüber Baukonzessionsaufträge nach Bundesvergabegesetz, BGBl. I 1997/56.

29

En ce qui concerne la durée de la concession, la pratique varie d'une concession à l'autre, indépendamment de l'importance du trafic. Les anciennes concessions sont en général de longue durée, comme par exemple la concession d'une durée de 90 ans attribuée au chemin de fer local Feldbach - Bad Gleichenberg, JO 334/1928. Les prolongations de concessions varient actuellement entre 25 ans pour les chemins de fer de Baden (WLB) et un an seulement pour le GKE.
Bei der Konzessionsdauer hat sich eine sehr unterschiedliche Praxis herausgebildet, die nicht mit der Verkehrsbedeutung einhergeht. Alte Konzessionen sind idR langfristig, vgl. z.B. die 90-jährige Konzession für die Lokalbahn Feldbach - Bad Gleichenberg, BGBl. 334/1928. Die Konzessionsverlängerungen schwanken aktuell zwischen 25 Jahren für die Badner Bahn (WLB) und nur einem Jahr für die GKE.

droits et des obligations dans l'intérêt public, notamment à l'obligation d'exploitation, à l'obligation de transporter et à l'obligation tarifaire, ainsi qu'à une protection contre la concurrence, selon laquelle de nouvelles concessions ne peuvent pas être octroyées dans le cas d'une concurrence inacceptable pour des chemins de fer existants.

La concession de transport³⁰ est elle aussi une autorisation souveraine, à savoir une autorisation d'exercer une activité de transport ferroviaire. L'on aurait ainsi les mêmes droits et obligations qu'avec les concessions actuelles. Il ressort toutefois clairement du contexte de la réglementation qu'il s'agit d'une autorisation d'accès au marché du transport ferroviaire et qu'il convient de vérifier si les conditions requises sont remplies. La protection contre la concurrence au sens actuel n'intervient pas, étant donné que l'on veut justement rendre possible une concurrence ordonnée sur l'infrastructure des chemins de fer existants. Une obligation d'exploitation n'est pas nécessaire pour contraindre un titulaire, dans l'intérêt public, à effectivement réaliser certaines prestations de transport. Par conséquent, l'on n'attend pas d'un candidat à une concession de transport qu'il soumette une estimation de transport concrète ou même la présentation d'une offre de transport sous forme d'horaire, mais l'indication du domaine dans lequel il demande des droits d'accès et l'autorisation d'effectuer des services de transport³¹.

En transposition de la réglementation harmonisée au niveau de la Communauté conformément à la Directive 95/18, les conditions requises pour la concession européenne, telles que fiabilité, aptitude et performance financière, sont spécifiées dans la EukonzV. Elles s'appliquent à la fois aux entreprises ferroviaires existantes qui requièrent une telle autorisation au-delà de leur concession actuelle³² et

Rechten und Pflichten im öffentlichen Interesse, insbesondere der Betriebs-, Beförderungs-, Tarifpflicht, sowie mit einem Konkurrenzierungsschutz verbunden, wonach neue Konzessionen bei einer nicht zumutbaren Konkurrenzierung bestehender Eisenbahnen nicht erteilt werden dürfen.

Auch die Verkehrskonzession⁹⁵ ist eine hoheitliche Erlaubnis - nämlich zur Eisenbahnverkehrstätigkeit. Damit bestünden grundsätzlich die gleichen Rechte und Pflichten wie bei den bisherigen Konzessionen. Aber aus dem Regelungszusammenhang geht klar hervor, dass es sich um eine Zugangsberechtigung zum Schienenverkehrsmarkt handelt und die Erfüllung der hierfür vorgesehenen Voraussetzungen zu prüfen ist. Der Konkurrenzierungsschutz im bisherigen Sinn kommt nicht zum Tragen, weil ja ein geordneter Wettbewerb auf der Infrastruktur bestehender Eisenbahnen ermöglicht werden soll. Eine Betriebspflicht ist nicht nötig, um einen Alleinberechtigten im öffentlichen Interesse dazu anzuhalten, bestimmte Verkehrsleistungen tatsächlich zu erbringen. Von einem Konzessionswerber um eine Verkehrskonzession wird daher nicht eine konkrete Verkehrsschätzung oder gar die Vorlage eines fahrplanmäßigen Verkehrsangebots verlangt, sondern die Angabe des Bereiches, in welchem Zugangsrechte und Verkehrsleistungen angestrebt werden⁹⁶.

Für die Europakonzession sind die Voraussetzungen wie Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit in Umsetzung der harmonisierten Regelung für den Gemeinschaftsbereich gemäß Richtlinie 95/18 in der EukonzV spezifisch ausgeführt. Sie sind sowohl anzuwenden auf bestehenden Eisenbahnunternehmen, die eine solche Berechtigung über den bisherigen Konzessionsumfang hinaus

³⁰ Jusqu'à présent, c'est-à-dire en 1999, des concessions de transport purement nationales ont été octroyées à des entreprises ferroviaires existantes, qui veulent réaliser des services de transport au-delà de leur propres lignes (GKE et WLB) ainsi qu'à la Stern & Hafferl Verkehrs-GmbH, qui exploite des chemins de fer régionaux. Certaines décisions concernant l'octroi de concessions européennes sont encore en suspens; cf. rapport publié dans *Verkehr* 34/99, p. 1. Bisher, im Jahr 1999, wurden rein innerstaatliche Verkehrskonzessionen an bestehende Eisenbahnunternehmen erteilt, die in Österreich über ihren eigenen Streckenbereich hinaus Verkehrsleistungen erbringen wollen (GKE und WLB), sowie an die regionale Bahnen betreibende Stern & Hafferl Verkehrs-GmbH. Über einige vorliegende Anträge auf Europakonzessionen wurde noch nicht entschieden; vgl. auch Bericht in *Verkehr* 34/99, S. 1.

³¹ Par ailleurs, le droit d'audition conformément au § 17, al. 3 de la EISbG se réfère à la situation locale du chemin de fer prévu, c'est-à-dire à la ligne et non pas à l'activité de transport recherchée au niveau national. Le droit d'audition accordé dans la EISbG aux entreprises agissant au sein d'une communauté de transport, est également prévu au § 18, al. 1, ligne 10 de la ÖPNRV-G et se réfère lui aussi uniquement aux concessions liées à une ligne. Im Übrigen ist das Anhörungsrecht nach § 17 Abs. 3 EISbG auf die örtliche Lage der geplanten Eisenbahn bezogen, also auf die Strecke, und nicht auf die in der Regel österreichweit angestrebte Verkehrstätigkeit. Auch das in § 18 Abs. 1 Z 10 ÖPNRV-G zusätzlich zum EISbG eingeräumte Anhörungsrecht der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften nimmt nur auf streckenbezogene Konzessionen Bezug.

³² Cf. décret gouvernemental 948, annexe XXème période législative du Conseil national, ad § 17a, selon lequel la preuve

aux entreprises qui requièrent une autorisation en tant que nouvelle entreprise de transport ferroviaire³³. L'on peut conclure du contexte matériel dans le cadre de la transposition de la Directive que lorsqu'une autorisation est requise pour des services ferroviaires transfrontaliers qui comportent des parcours nationaux et internationaux, les conditions pour l'octroi d'une concession de transport et d'une concession européenne doivent être interprétées dans leur ensemble. Les concessions européennes attribuées pour les transports transfrontaliers devront être reconnues au niveau communautaire en tant qu'autorisations au sens de la Directive; il est par conséquent recommandé pour la pratique administrative, d'indiquer également cette qualité.

Ces exemples montrent déjà qu'il manque souvent des définitions expresses et que les termes ne sont pas utilisés de la même manière dans les prescriptions nationales et internationales. Cette question doit par conséquent être réglée par voie d'interprétation, ce qui est par ailleurs faisable à partir du contexte des réglementations. Des définitions doivent au moins être recherchées dans le cadre des prescriptions; il sera toutefois difficilement possible de parvenir à une harmonisation absolue, compte tenu des différents domaines de réglementation.

5. Intégralité et aperçu

A partir de l'approche globale en matière de politique de transport, l'on peut constater dans le droit communautaire les premières étapes vers une organisation du marché et une harmonisation de la technique et de l'infrastructure ferroviaire. L'approche d'une solution en vue d'une interopérabilité au niveau communautaire qui concerne, à l'heure actuelle, uniquement le transport à grande vitesse, doit être développée au niveau de la CE et ancrée au niveau national; en ce qui concerne le domaine du transport conventionnel, le travail ne fait que commencer³⁴. Quant aux autres conditions-cadre en vue d'une

anstreben⁹⁷ wie für Unternehmen, die eine Berechtigung als neu in diesen Verkehr eintreten des Eisenbahnverkehrsunternehmen⁹⁸ anstreben. Aus dem sachlichen Zusammenhang bei Umsetzung der Richtlinie ist weiters zu schließen, dass dann, wenn die Berechtigung für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen angestrebt wird, die räumlich Inlands- und Auslandsstreckenabschnitte umfassen müssen die Voraussetzungen zu einer Verkehrskonzession + Europakonzession ganzheitlich zu interpretieren sind. Die für den grenzüberschreitenden Verkehr erteilten Europakonzessionen werden als Genehmigungen im Sinn der Richtlinie gemeinschaftsweit anzuerkennen sein, sodass es sich für die Verwaltungspraxis empfiehlt, diese Eigenschaft auch anzugeben.

Anhand dieser Beispiele zeigt sich bereits, dass ausdrückliche Begriffsbestimmungen oft fehlen und die Begriffe in internationalen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften nicht deckungsgleich verwendet werden. Das ist also interpretativ zu lösen, und aus dem jeweiligen Verständnis der Regelungszusammenhänge auch lösbar. Zumindest innerhalb der Rechtsvorschriften sind Begriffsdefinitionen und -klärungen anzustreben; sie ganz zu vereinheitlichen wird bei unterschiedlichen Regelungsbereichen kaum gelingen.

5. Vollständigkeit und Übersicht

Im EG-Recht sind also aus dem globalen verkehrspolitischen Ansatz die ersten Etappen der Marktordnung und zur Harmonisierung von Eisenbahntechnik und -infrastruktur zu verzeichnen. Der vorerst nur den HGV betreffende Lösungsansatz für eine gemeinschaftsweite Interoperabilität ist auf EG-Ebene auszugestalten und innerstaatlich rechtlich zu verankern, für den konventionellen Bereich beginnt, die Arbeit⁹⁹. Für die weiteren Rahmenbedingungen in Richtung Verkehrssicherheit und Wahrung sozialer Standards¹⁰⁰ stehen EG-Regelungen für den Eisenbahnbereich noch aus, wie sie sektoral für andere Verkehrsbereiche etwa

peut se limiter aux nouvelles nécessités pour les chemins de fer effectuant déjà des transports transfrontaliers. Vgl. RV 948 BlgNR XX GP, zu § 17a, wonach sich für Eisenbahnunternehmen mit schon bisher grenzüberschreitender Tätigkeit der Nachweis auf neue Erfordernisse beschränken kann.

33 Cf. libellé de l'art. 1, al. 1 de la Directive 95/18, en relation avec la motivation de la proposition du 15.12.1993, COM (1993) 678 final, et la position commune, JO C 354 du 13.12.1994, p. 11. Vgl. Textierung Art. 1 Abs. 1 RL 95/18 iVm mit Begründung des Vorschlages vom 15.12.1993, KOM(1993) 678 endg., und des Gemeinsamen Standpunktes, ABl. C 354 vom 13.12.1994, S. 11.

34 Outre l'aspect des prescriptions juridiques et des normes, il est également renvoyé aux programmes de l'UE relatifs à la promotion technologique. Un exemple actuel est l'essai pilote d'un système européen de contrôle des trains (ETCS) sur un tronçon de la ligne Vienne - Budapest. Neben dem Aspekt der Rechtsvorschriften und Normen sei hier auch auf die Programme der EU zur Technologieförderung verwiesen. Ein aktuelles Beispiel ist der Pilotversuch für ein einheitliches Zugbeeinflussungssystem (ETCS) auf einem Teilstück Wien - Budapest.

sécurité des transports et d'une sauvegarde des normes sociales³⁵, il n'existe pas encore de réglementations communautaires pour le domaine ferroviaire, comme celles définies ou proposées pour d'autres domaines du transport en ce qui concerne par exemple la formation et les heures de travail. Bien entendu, la condition-cadre économique globale d'une juste répartition des coûts d'infrastructure parmi les différents modes de transport ne doit pas être transposée uniquement dans le domaine ferroviaire³⁶.

Les prescriptions communautaires actuelles relatives à l'organisation du marché ont été intégrées et transposées dans le droit ferroviaire national. Cela vaut également pour les critères concernant le calcul de la redevance d'utilisation, qui n'ont été que vaguement harmonisés dans la Directive 95/19. Il manque certes un décret d'application concernant le § 67, al. 3 de la EisbG en raison probablement du fait qu'il n'existe que très peu de modèles, mais il existe une réglementation détaillée conformément au § 2 de la BBG³⁷.

En ce qui concerne la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure, d'une part, et des véhicules, d'autre part, le système de réglementation de la EisbG de 1957, qui a été complété par différents décrets, reste toujours applicable. Au-delà de ce système, il est nécessaire d'avoir recours, dans le cadre de l'état actuel des connaissances techniques, à des normes européennes ou autrichiennes et de nombreuses questions continuent à être réglées dans des règlements (de service) des entreprises ferroviaires autorisés par les autorités conformément au § 21, al. 3. Il s'agit là d'un système de réglementation fermé applicable respectivement à une entreprise ferroviaire particulière et qui a fait ses preuves dans la pratique. En ce qui concerne les procédures d'autorisation des autorités, cela entraîne également des prescriptions individuelles compliquées sous forme de décisions.

bezüglich Ausbildung und Arbeitszeiten getroffen oder vorgeschlagen sind. Und natürlich muss die globale ökonomische Rahmenbedingung einer verkehrsträgerübergreifenden gerechten Anlastung der Wegekosten nicht nur bei der Eisenbahn umgesetzt werden¹⁰¹.

Im innerstaatlichen Eisenbahnrecht sind die bisherigen EG-Vorschriften zur Marktordnung integriert und umgesetzt worden. Das gilt auch für die in der Richtlinie 95/19 nur sehr vage harmonisierten Kriterien für die Ermittlung des Benützungsentgeltes. Offenbar weil es noch kaum Vorgaben gibt, fehlt zwar eine Durchführungsverordnung zu § 67 Abs. 3 EisbG, eine detaillierte Regelung gibt es aber gemäß § 2 BBG¹⁰².

Für Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur einerseits und der Fahrzeuge andererseits besteht bisher nach wie vor das innerstaatliche Regelungssystem des EisbG aus dem Jahr 1957, das nur um einzelne Verordnungen ergänzt wurde. Inhaltlich ist ansonsten im Rahmen des Standes der Technik auf europäische oder österreichische Normen zurückzugreifen, und Vieles bleibt nach wie vor in gemäß § 21 Abs. 3 behördlich genehmigten (Dienst) Vorschriften der Eisenbahnunternehmen selbst geregelt. Dies ist ein geschlossenes Regelungssystem jeweils für ein Eisenbahnunternehmen, das sich in langer Praxis auch bewährte. Für die behördlichen Genehmigungsverfahren bringt das aber auch administrativ aufwendige Einzelschreibungen in Bescheiden mit sich.

35

Cf. également la prise de position du Comité économique et social en ce qui concerne le paquet infrastructure (traité ci-dessous), JO C 209 du 22.7.1999, p. 22.
Vgl. auch Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum (im Folgenden behandelten) Infrastrukturpaket, ABl. C 209 vom 22.7.1999, S. 22.

36

Cf. Livre blanc de la Commission du 22.7.1998, Des prix équitables pour l'utilisation de l'infrastructure, COM(1998) 466 final.
Vgl. Weißbuch der Kommission vom 22.7.1998, Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung, KOM(1998) 466 endg.

37

Cf. en ce qui concerne le sujet des redevances d'utilisation la présentation et l'analyse de Gürtlich/Riebesmeier dans Die aktuelle Entwicklung der Schieneninfrastruktur-Preisbildung in Österreich (L'évolution actuelle de la détermination des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en Autriche), Faller (éditeur), Transportwirtschaft im Umbruch (Vienne 1999), p. 277 ss.
Vgl. Zum Themenbereich Benützungsentgelte die Darstellung und Analyse von Gürtlich/Riebesmeier, Die aktuelle Entwicklung der Schieneninfrastruktur-Preisbildung in Österreich, in Faller (Hrsg.) Transportwirtschaft im Umbruch (Wien 1999), S. 277 ff.

En revanche, la question de savoir quels domaines, respectivement pourquoi tels ou tels domaines ont été réglés dans des décrets généraux sur la base de la EisbG³⁸ est difficilement compréhensible du point de vue systématique. Il existe pour le domaine des procédures d'autorisation quelques décrets conformément au § 14, c'est-à-dire uniquement pour délimiter les projets qui ne sont pas soumis à une procédure d'autorisation. Conformément à l'organisation des chemins de fer selon le § 1 de la EisbG, seuls les tramways sont soumis à une réglementation et, en ce qui concerne les installations, le domaine des croisements ferroviaires. Une réglementation existe, en ce qui concerne le personnel des chemins de fer, pour les agents de conduite. Dans le domaine des téléphériques, il existe une telle réglementation en ce qui concerne les contrôles. Pour des raisons de protection, une réglementation a été mise en place en ce qui concerne la protection contre les nuisances sonores pour les véhicules ferroviaires, d'une part, et pour l'infrastructure ferroviaire, d'autre part. Des réglementations particulières ont été prévues, uniquement du point de vue de la protection du personnel, en ce qui concerne certains aspects des constructions ferroviaires et de l'exploitation ferroviaire. Il manque une réglementation générale en matière de constructions ferroviaires ainsi qu'une réglementation générale de l'exploitation ferroviaire. Dans ce contexte, il convient de noter qu'il manque, pour les chemins de fer, une réglementation étatique de la conduite, telle qu'elle existe pour d'autres moyens de transport sous forme de règles de circulation.

En ce qui concerne les autres domaines du droit ferroviaire, se posent moins des questions d'intégralité que de réformes du contenu. Alors que le droit de transport international ferroviaire de la COTIF a déjà été révisé, il conviendra ainsi d'examiner parallèlement la question de savoir dans quelle mesure les réglementations nationales au sein de la EBG

Welche Teilbereiche hingegen bzw. warum gerade diese Teilbereiche in allgemein geltenden Verordnungen aufgrund des EisbG¹⁰³ geregelt wurden, ist aus systematischer Sicht schwer nachzuvollziehen. Für den Bereich Genehmigungsverfahren gibt es einige Verordnungen gemäß § 14, also nur zur Abgrenzung nicht genehmigungspflichtiger Vorhaben. Der Gliederung der Eisenbahnen gemäß § 1 EisbG folgend sind bisher nur die Straßenbahnen geregelt, von den Anlagen und Einrichtungen der Bereich der Eisenbahnkreuzungen. Für das Personal der Schienenbahnen liegt eine Regelung für die Triebfahrzeugführer vor. Für die Seilbahnen gibt es eine solche hinsichtlich der Überprüfungen. Nach Schutzzwecken betrachtet erfolgte eine Regelung des Lärmschutzes bei Schienenfahrzeugen einerseits und für den Schienenverkehrsweg andererseits. Lediglich aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes erfolgten partikuläre Regelungen für Aspekte von Eisenbahnbauten und Eisenbahnbetrieb. Eine allgemeine Eisenbahn-Bauordnung und eine allgemeine Eisenbahn-Betriebsordnung fehlen, wobei auffällt, dass eine staatliche Fahrordnung für die Eisenbahnen analog der für andere Verkehrsmittel existierenden Verkehrsregeln aussteht.

Zu den anderen Bereichen des Eisenbahnrechts stellen sich nicht so sehr Fragen der Vollständigkeit, als inhaltlicher Reformen. So wird, während das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht des COTIF bereits erneuert wurde, parallel zu dessen Inkrafttreten zu untersuchen sein, inwieweit innerstaatliche

38

Décrets relatifs aux mesures de construction mineures touchant les passages à niveau et aux modifications mineures apportées aux moyens de conduite, JO 1994/84 et 1994/548; décret relatif aux tramways, JO 1957/214; décret relatif au croisement des chemins de fer (ci-après : EIsbKrV), JO 1962/2, dans la teneur 1988/123; décret relatif aux agents de conduite (ci-après : TFV), JO II 1999/64; décret relatif au contrôle des téléphériques (ci-après : SeilbÜV), JO 1995/253; décret relatif aux limites tolérables de bruit émis par les véhicules sur rail (ci-après : SchLV) et décret relatif à la protection contre les nuisances sonores émises par les véhicules sur rail, JO 1993/414 et 415; décret relatif à la protection des employés des chemins de fer (ci-après EIsbAV), JO II 1999/384, dans la teneur 444. Verordnungen über geringfügige Baumaßnahmen an Eisenbahnübergängen und über geringfügige Veränderungen an Fahrbetriebsmitteln, BGBl. 1994/84 und 1994/548; Straßenbahnverordnung, BGBl. 1957/214; Eisenbahn-Kreuzungsverordnung (kurz: EIsbKrV), BGBl. 1962/2 idF. 1988/123; Triebfahrzeugführer-Verordnung (kurz: TFV), BGBl. II 1999/64; Seilbahnüberprüfungs-Verordnung (kurz: SeilbÜV), BGBl. 1995/253; Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (kurz: SchLV) und Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (kurz: SchIV), BGBl. 1993/414 und 415; Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (kurz: EIsbAV), BGBl. II 1999/384 idF. 444.

demeurent nécessaires³⁹.

Du point de vue du contenu, le plan cadre d'un plan d'infrastructure fédéral autrichien correspond à la planification de l'infrastructure de la L TEN, commune à tous les modes de transport, y compris les perspectives en vue de nouveaux Etats membres d'Europe de l'Est (TINA). Dans les prescriptions juridiques nationales, les différents modes de transport sont traités séparément, dont également les chemins de fer qui sont traités dans les HL-Str-Ven mentionnés, y compris les lignes des axes ferroviaires TEN situées en Autriche. Conformément à la répartition des tâches définie par la Loi sur les ministères fédéraux, le Ministre des Transports n'est pas compétent en matière de construction des routes.

En ce qui concerne les points frontières, il convient de noter qu'à la différence du droit de transport de la COTIF, la Convention multilatérale correspondante de la CEE/ONU de 1952 n'a pas été adaptée aux nouveautés du droit communautaire, qui prévoit une responsabilité séparée pour l'infrastructure et un accroissement du nombre des entreprises ferroviaires effectuant des transports transfrontaliers. Les accords bilatéraux existants avec des Etats de l'UE devront du moins être réinterprétés, ces accords étant importants, en ce qui concerne leur contenu, pour la liaison de l'infrastructure, y compris l'exploitation ferroviaire, et les éventuelles questions de responsabilité. Dans la pratique, les réglementations concernant le dédouanement aux frontières tendront à disparaître à l'intérieur du marché communautaire et du système de l'accord de Schengen, mais pas vis-à-vis des autres Etats voisins.

Dans le domaine des réglementations d'économie privée de l'Etat fédéral en ce qui concerne le financement et l'organisation des sociétés oeuvrant dans le domaine ferroviaire, il y a eu, au cours des dernières années, une suite de plus en plus dense de réglementations et d'amendements, qui soulèvent des questions nécessitant une clarification systématique.

Les conditions-cadre juridiques en vue de l'ouverture du marché dans le domaine du transport ferroviaire, d'une part, et les réglementations prévisibles concernant l'interopérabilité, d'autre part, soulèveront un besoin d'autres réglementations d'actions, et les

Regelungen im EBG erforderlich bleiben¹⁰⁴.

Mit der Wegeplanung der verkehrsträgerübergreifenden L TEN samt den Perspektiven in Richtung möglicher neuer Mitgliedstaaten im Osten (TINA) korrespondiert inhaltlich der Masterplan eines österreichischen Bundesverkehrswegeplanes. In den Rechtsvorschriften sind innerstaatlich allerdings die Verkehrsträger weiter getrennt behandelt, so auch die Eisenbahnen in den erwähnten HL-Str-Ven einschließlich der in Österreich gelegenen Abschnitte der TEN-Eisenbahnachsen. Und nach der Aufgabenverteilung des Bundesministerengesetzes fehlt dem Verkehrsminister die Kompetenz für den Straßenbau.

Was die Grenzübergänge anbelangt, fällt auf, dass - zum Unterschied vom Beförderungsrecht im COTIF - das einschlägige multilaterale Abkommen der ECE aus 1952 an die Neuerungen des EG-Rechts mit getrennter Infrastrukturverantwortung und einer potentiellen Mehrzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen bezüglich eines Grenzüberganges nicht angepasst wurde. Die mit EU-Staaten bestehenden bilateralen Abkommen werden zumindest neu zu interpretieren sein, wobei sie inhaltlich für die Verknüpfung der Infrastruktur samt Eisenbahnbetrieb und allfällige Haftungsfragen relevant sind. Die Regelungen über die Grenzabfertigung werden im Binnenmarkt und im System des Schengener Abkommen in der Praxis in den Hintergrund treten, nicht aber gegenüber den anderen Nachbarstaaten.

Im Bereich der privatwirtschaftlichen Regelungen des Bundes über die Finanzierung und die Organisation der im Eisenbahnbereich tätigen Gesellschaften hat es in den vergangenen Jahren eine immer dichter werdende Abfolge von Regelungen und Novellierungen gegeben, die Fragen der systematischen Abklärung aufwerfen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Marktöffnung im Schienenverkehr einerseits und die zu erwartenden Regelungen zur Interoperabilität andererseits werden also weiteren Regelungs- und Handlungsbedarf aufwerfen, und die inhaltlichen Rechtsanpassungen

39

Conformément au § 453 du Code de commerce (HGB), il est renvoyé, en ce qui concerne le domaine ferroviaire, aux réglementations spéciales de la EBG (pour le transport des marchandises par route, la Convention internationale correspondante, à savoir la CMR, est applicable également aux transports nationaux, conformément au § 439a HGB). Gemäß § 453 HGB wird für den Eisenbahnbereich auf die Sonderregelungen des EBG verwiesen (für die Beförderung von Gütern auf der Straße ist gemäß § 439a HGB das entsprechende internationale Übereinkommen CMR auch innerstaatlich anzuwenden).

adaptations juridiques ne sont pas encore achevées.

sind noch nicht abgeschlossen.

6. Perspectives

6. Ausblick

6.1 Régulateur (national)

6.1 (innerstaatlicher) Regulator

L'amendement susmentionné de la EisebG relatif à la régulation du marché des transports ferroviaires est entré en vigueur le 1er janvier 2000. En ce qui concerne les questions structurelles, elle part de l'idée qu'une autre séparation organisationnelle des entreprises ferroviaires intégrées, avec les pertes de synergie que cela entraîne, peut être évitée si d'autres entreprises ferroviaires ont en même temps un droit d'accès non discriminatoire, avec une autorité de régulation agissant en tant qu'instance d'arbitrage et de surveillance⁴⁰. Il est clairement visible que la tendance des propositions de la Commission européenne, qui seront traitées par la suite, va indéniablement en direction d'une autre séparation organisationnelle en relation avec la prochaine étape des réglementations d'accès - la Commission se réfère à des principes de droit communautaire, mais elle est consciente du fait, qu'en règle générale, en Europe, les Etats exercent toujours une forte influence sur l'infrastructure et le transport ferroviaire des voyageurs des chemins de fer. Il existe toutefois d'autres solutions praticables pour parvenir au but d'un accès non discriminatoire de tiers⁴¹. La proposition de solution de l'Autriche a en tout cas été prise en compte lors de la préparation des nouvelles réglementations communautaires.

Als Neuerung mit 1. Januar 2000 trat die erwähnte Novellierung des EisebG über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes in Kraft. Für die strukturellen Fragen geht es vom Leitgedanken aus, dass eine weitere organisatorische Aufspaltung der integrierten Eisenbahnunternehmen mit entsprechenden Synergieverlusten vermeidbar erscheint, wenn gleichzeitig ein fairer Zugang für andere Eisenbahnunternehmen über eine Regulierungsbehörde als Schieds- und Überwachungsinstanz¹⁰⁵ erreicht wird. Es ist zwar nicht zu übersehen, dass die Tendenz der Vorschläge der EG-Kommission, die im Folgenden behandelt werden, klar in Richtung weitere organisatorische Trennung im Zusammenhang mit der nächsten Etappe der Zugangsregelungen geht - die Kommission beruft sich auf EG-Rechtsgrundsätze, und sieht das wohl auch vor dem Hintergrund der in Europa in der Regel weiterhin starken staatlichen Einflüsse auf die Infrastruktur und den Personenverkehr der Eisenbahnen. Für das Ziel eines fairen Zugangs Dritter gibt es aber durchaus auch andere praktizierte Lösungen, um zum selben Ziel zu gelangen¹⁰⁶. Der österreichische Lösungsversuch fand jedenfalls unmittelbar Einfluss und Eingang bei der Vorbereitung der neuen EG-Regelungen.

Concrètement, la nouvelle partie IVa de la EisebG

Konkret wurde der neue Abschnitt IVa des EisebG über

40

La combinaison ouverture du marché et instauration d'un régulateur avec différentes tâches de surveillance s'est cristallisée, en ce qui concerne les aspects de l'infrastructure, dans plusieurs domaines des transports et des transmissions, en Autriche jusqu'à présent dans le domaine des télécommunications. En ce qui concerne le chemin de fer il s'agit là, tout comme dans la réglementation communautaire, d'une instance pour l'accès à l'infrastructure. Le Rail Regulator au Royaume-Uni a par ailleurs une tâche allant plus loin et qui comprend également la surveillance des tâches directement liées à l'infrastructure - cf. également le rapport faisant état des expériences, paru dans Railway Gazette International 1999, p. 799 ss.

Die Kombination Marktöffnung und Einrichtung eines Regulators mit verschiedenen Überwachungsaufgaben hat sich für infrastrukturelle Aspekte in mehreren Bereichen des Verkehrs und der Leitungen herausgebildet, in Österreich bisher für die Telekommunikation. Für die Eisenbahn geht es hier und auch in der EG-Regelung um eine Instanz für den Zugang zur Infrastruktur. Der Rail Regulator im Vereinigten Königreich hat darüber hinaus eine weitergehende Aufgabenstellung, auch zur Überwachung der privatisierten Infrastrukturaufgaben selbst - vgl. auch aktuellen Erfahrungsbericht in Railway Gazette International 1999, S. 799 ff.

41

Cf. également, en ce qui concerne le domaine ferroviaire, des exemples d'Etats en dehors de l'Europe (Amérique du Nord et du Sud, Japon) dont ressortent, sous réserve d'une politique des transports différente et de concepts de privatisation, des expériences sans séparation des entreprises, mais avec surveillance d'un organe de régulation : rapport de la CEMT, La séparation infrastructure/exploitation dans les services ferroviaires (Paris 1997) ainsi que le projet de rapport Réforme de la réglementation du transport ferroviaire des marchandises, CEMT/CS/CF(98)2/REV1 du 10.11.1999 (inédit).

Vgl. im Eisenbahnbereich auch außereuropäische Beispiele (aus Staaten Nord- und Südamerikas und Japan), aus denen - unter dem Vorbehalt unterschiedlicher Verkehrspolitik und von Privatisierungskonzepten - Erfahrungen ohne Trennung der Unternehmen, aber mit Regulierungsaufsicht hervorgehen: CEMT-Bericht La séparation infrastructure/exploitation dans les services ferroviaires (Paris 1997) sowie aktueller Berichtsentwurf Réforme de la réglementation du transport ferroviaire des marchandises, CEMT/CS/CF(98)2/REV1 vom 10.11.1999 (nicht veröffentlicht).

relative à l'organisation du marché ferroviaire a été complétée par une nouvelle structure d'autorités de régulations propres. L'actuel organe d'arbitrage, qui porte dorénavant le nom de Commission de contrôle ferroviaire, prend, en tant qu'instance indépendante et non soumise à des instructions, des décisions à caractère de droit civil. Elle est soutenue, dans la fonction de secrétariat, par la "Schienen-Control-GmbH" (S.A.R.L. de contrôle ferroviaire) nouvellement créée. Celle-ci est par ailleurs chargée de tâches inhérentes aux autorités, à savoir une observation préventive du marché et une surveillance, avec droits d'intervention. Cette fonction doit permettre de tenir compte du fait qu'il faut s'attendre, dans le cas d'entreprises ferroviaires intégrées, à un potentiel de discriminations plus large que dans le cas d'une séparation organisationnelle. Les lacunes au niveau de la réglementation dans les domaines de l'infrastructure, des véhicules et du personnel, qui persistent tant au niveau international que national, devraient être comblées au moyen d'une solution praticable et souple, en accordant aux autorités de régulation un droit de surveillance vis-à-vis de la poursuite de l'application du droit des entreprises, afin d'empêcher tout abus. Les tâches et les droits d'intervention des autorités de régulation sont donc plutôt à caractère global, ce qui correspond également à la tendance de régulation traditionnelle dans la EisebG en ce qui concerne les tâches des autorités.

La Commission examine les questions administratives liées à l'accès, tout comme les aspects techniques et économiques, c'est-à-dire les modalités de contrat et les redevances. Du point de vue des contraintes matérielles, une différenciation en ce qui concerne la compétence entre les aspects de droit administratif et les aspects de droit civil serait difficilement réalisable. D'un autre côté, le domaine de compétence n'inclut pas le droit relatif aux cartels, qui a été expressément exclu. La délimitation de compétence avec les tribunaux en ce qui concerne les éventuels points de rencontre avec le droit de transport ferroviaire n'est pas réglée.

En ce qui concerne les compétences des autorités ferroviaires, la tendance à laisser les tâches au niveau national concentrées auprès du Ministre fédéral a été maintenue dans la EisebG actuelle. Ce principe a également été maintenu lors d'un amendement, en 1992, dans le cadre d'une loi sur la réforme des compétences, seules quelques tâches sans signification de principe et à caractère plutôt local ayant été transférées aux autorités régionales. En ce qui concerne les dispositions spéciales de la loi relative à

die Eisenbahn-Marktordnung um eine neue Struktur eigener Regulierungsbehörden angereichert. Die bisherige Schiedsstelle, nun Schienen-Control-Kommission, trifft als unabhängige weisungsfreie Instanz Entscheidungen mit civil-rights-Charakter. Sie wird in der Sekretariatsfunktion von der neu gegründeten Schienen-Control GmbH betreut, und die GmbH ist überdies mit eigenen Behördenaufgaben betraut, einer präventiven Marktbeobachtung und amtswegigen Überwachung mit Eingriffsrechten. Mit dieser Funktion soll dem Umstand gegengesteuert werden, dass bei integrierten Eisenbahnunternehmen mit einem weiter gestreuten Potential möglicher Diskriminierungen gerechnet werden muss als bei organisatorischer Trennung. Auch die sowohl international als auch innerstaatlich weiterbestehenden Regelungslücken der Bereiche Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal sollten mit einer praktikablen und flexiblen Lösung überbrückt werden, indem die Regulierungsbehörden eine Missbrauchsaufsicht gegenüber der weiteren Anwendung von Unternehmensrecht erhalten. Die Aufgaben und Eingriffsrechte der Regulierungsbehörden sind also eher global gefasst, und dies entspricht auch der herkömmlichen Regelungstendenz für die Behördenaufgaben im EisebG.

Die Kommission überprüft die administrativen Zugangsfragen genauso wie die technischen und ökonomischen Aspekte, also Vertragsmodalitäten und Entgelte. Von den spezifischen Sachzwängen her wäre ein Zuständigkeitsunterschied zwischen verwaltungs- und zivilrechtlichen Aspekten schwierig zu vollziehen. Andererseits reicht der Zuständigkeitsbereich nicht in das ausdrücklich ausgeklammerte Kartellrecht. Unausgesprochen unberührt bleibt die Zuständigkeitsabgrenzung zu den Gerichten für allfällige Berührungspunkte mit dem Eisenbahnbeförderungsrecht.

Im bisherigen EisebG war für die eisenbahnbehördlichen Zuständigkeiten die Tendenz gewahrt worden, die bundesweiten Aufgaben beim Bundesminister konzentriert zu belassen. Bei der Novellierung 1992 im Rahmen eines Kompetenzbereinigungsgesetzes blieb es bei diesem Grundsatz, indem nur einzelne Aufgaben ohne Grundsatzbedeutung und mit eher lokalem Bezug an die regionalen Behörden verlagert wurden. Auch nach den Sonderbestimmungen im UVP-G für die Umweltverträglichkeitsprüfung bei Hochleistungsstrecken

l'examen des tolérances écologiques (UVP-G), l'on a également opté, dans le cas de l'examen des tolérances écologiques des lignes à grande vitesse, pour une solution, selon laquelle la fonction d'autorité demeure auprès du Ministre fédéral. L'on a renoncé à ce principe dans le cas des tâches de régulation, en créant une structure propre en tant qu'autorité de régulation ferroviaire nationale. A l'avenir, un autre transfert d'activités de l'autorité ferroviaire dans le cadre de l'octroi des autorisations pourrait résulter, de fait, de la transposition des réglementations relatives à l'interopérabilité⁴² en désignant, dans le cas de nouvelles installations, des organes indépendants chargés d'examiner des systèmes partiels.

6.2 "Paquet infrastructure" (de la CE)

La première étape prudente de la Directive 91/440 a conduit dans la pratique, - à des degrés différents d'un Etat membre à l'autre -, à une restructuration des entreprises ferroviaires⁴³, avec une diminution des dettes et une délimitation des influences politiques, mais n'a pas apporté les effets souhaités en vue d'une ouverture du marché ferroviaire⁴⁴. En tant que conception aux fins d'un renforcement du transport des marchandises par rail et de mesure contre les pertes continues de parts de marché par rapport à la route ainsi qu'en tant qu'essai pilote en vue d'une étape ultérieure, la Commission avait tout d'abord initié, sur une base volontaire, de nouvelles possibilités d'accès pour les transports de marchandises sur des "freeways" transeuropéens⁴⁵. Dans la pratique, cela a

wurde eine Lösung getroffen, wonach die Behördenfunktion beim Bundesminister bleibt. Für die Regulierungsaufgaben wurde nun von diesem Grundsatz abgegangen, indem eine eigene Struktur neben dem Bundesminister als bundesweite Eisenbahn-Regulierungsbehörden entstand. Künftig könnte eine weitere Auslagerung von Genehmigungstätigkeiten der Eisenbahnbehörde faktisch aus der Umsetzung der Regelungen über die Interoperabilität¹⁰⁷ resultieren, indem bei neuen Anlagen und Einrichtungen unabhängige benannte Stellen Teilsysteme zu prüfen haben werden.

6.2 (EG) „Infrastrukturpaket“

Die erste vorsichtige Etappe in der Richtlinie 91/440 hat in der Praxis zu einer - in den Mitgliedstaaten unterschiedlich weitgehenden - Neustrukturierung der Eisenbahnunternehmen¹⁰⁸ mit Verbesserung der Verschuldungslage und Abgrenzung politischer Einflüsse geführt, nicht aber die gewünschten Auswirkungen in Richtung Marktöffnung im Eisenbahnverkehr gebracht¹⁰⁹. Als Konzeption zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene und Gegensteuern zur anhaltenden Tendenz von Marktanteilsverlusten gegenüber der Straße und Pilotversuch für eine weitere Etappe hatte die Kommission zunächst freiwillige weitere Zugangsmöglichkeiten auf definierten trans-europäischen „freeways“ für den Güterverkehr¹¹⁰ initiiert. In der Praxis ergab sich damit zwar eine neue

42 Un parallèle avec la Directive 96/48 relative au trafic à grande vitesse, respectivement la future Directive pour le trafic conventionnel peut être établi avec la Directive relative aux téléphériques qui sera prochainement promulguée (cf. position commune, JO C 243 du 27.8.1999, p. 1).
Eine Parallele zur RL 96/48 für den HGV bzw. künftigen für den konventionellen Verkehr der Schienenbahnen ergibt sich mit der bevorstehenden RL über Seilbahnen (vgl. Gemeinsamer Standpunkt ABl. C 243 vom 27.8.1999, S. 1).

43 Cf. communication de la Commission du 31.3.1998 concernant l'application et les conséquences de la Directive 91/440, COM(1998) 202 final, dans laquelle il est dit en résumé qu'un groupe d'Etats membres (comme d'abord le Royaume-Uni et la Suède) a procédé à une séparation complète entre l'infrastructure et les services de transport, alors que d'autres (comme l'Autriche et l'Allemagne) ont optés pour un concept d'entreprises intégrées avec des domaines d'activités séparés, et que seuls quelques-uns se sont contentés d'une comptabilité séparée.
Vgl. Mitteilung der Kommission vom 31.3.1998 über die Durchführung und die Auswirkungen der RL 91/440, KOM(1998) 202 endg. Darin wird zusammengefasst, dass eine Gruppe von Mitgliedstaaten (wie zunächst das Vereinigte Königreich und Schweden) Infrastruktur und Verkehrsleistungen vollständig trennten, andere (zu denen Österreich und Deutschland gezählt werden) das Konzept integrierter Unternehmen mit getrennten Geschäftsbereichen verfolgten, und nur wenige sich mit bloß getrennter Rechnungsführung begnügten.

44 Dans la communication de la Commission susmentionnée, des mesures supplémentaires en vue d'une ouverture du marché sont considérées nécessaires. Hanreich, Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft (La politique ferroviaire de la Communauté), ÖZV 3-4/98, p. 7 ss., a même considéré que la première étape vers une ouverture du marché prévue par la Directive 91/440 avait, jusqu'à présent, échoué.
In der vorerwähnten Mitteilung der Kommission werden weitere Schritte zur Marktöffnung für nötig erachtet. Hanreich, Die Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft, ÖZV 3-4/98, S. 7 ff, hat die erste Etappe zur Marktöffnung mit RL 91/440 vorerst sogar als gescheitert bewertet.

45 Communication de la Commission du 29.5.1997, COM(1997) 242 final.
Mitteilung der Kommission vom 29.5.1997, KOM(1997) 242 endg.

certes créé une nouvelle plateforme de coopération pour les gestionnaires d'infrastructure, mais pas la demande accrue souhaitée de nouveaux sillons.

La prochaine étape dans le développement du droit communautaire se présente maintenant sous forme de propositions de la Commission⁴⁶, réunies dans le paquet infrastructure. Il s'agit en premier d'étendre, d'approfondir et d'harmoniser les réglementations relatives à l'accès. Une certaine révision juridique est également prévue en supprimant des prescriptions antérieures.

Les droits d'accès réglés dans la Directive 91/440 doivent être applicables au trafic des marchandises dans son ensemble, c'est-à-dire sans liaison à des coopérations, respectivement des groupements d'entreprises ferroviaires, ces droits d'accès devant être attribués pour les freeways, qui seront élargis en un réseau des axes principaux pour le trafic des marchandises (TERFN⁴⁷). A cela s'ajoute la réglementation mentionnée plus haut relative à un paquet d'accès minimal, à savoir le droit des candidats à un accès à des utilisations et services nécessaires. L'harmonisation des autorisations pour les entreprises ferroviaires conformément à la Directive 95/18 doit, par ailleurs, se faire de manière générale et non pas uniquement pour l'accès en trafic transfrontalier.

En outre, la Commission ainsi que le Parlement dans sa prise de position en première lecture⁴⁸, demandent un renforcement de l'indépendance organisationnelle des fonctions de l'infrastructure, à savoir l'attribution des sillons, les redevances et le certificat de sécurité. Cela conduirait, du point de vue du droit des sociétés, à retirer ces fonctions des entreprises ferroviaires intégrées. Lors de la discussion au sein du Conseil, le 10 décembre 1999⁴⁹, ce principe a été rendu plus

Kooperationsplattform für die Infrastrukturbetreiber, nicht aber die erhoffte Nachfrage nach zusätzlichen Trassen.

Die nächste Etappe in der Entwicklung des EG-Rechts kommt nun über im sogenannten Infrastrukturrpaket zusammengefasste Kommissionsvorschläge¹¹¹ heran. Vor allem geht es darum, die Regelungen über den Zugang zu erweitern, zu vertiefen und weiter zu harmonisieren. Dabei ist auch eine gewisse Rechtsbereinigung durch Aufhebung früherer Vorschriften beabsichtigt.

Die Zugangsrechte der Richtlinie 91/440 sollen für den Güterverkehr schlechthin gelten, also ohne Bindung an Kooperationen bzw. Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, wobei diese Zugangsrechte auf den zu einem Netz der Hauptachsen des Güterverkehrs erweiterten freeways (TERFN¹¹²) eingeräumt werden sollen. Dazu kommt die bereits angesprochene Regelung über ein Mindestzugangspaket, nämlich der Anspruch von Zugangswerbern auf entgeltliche notwendige Mitbenützungen und Leistungen. Die Harmonisierung der Genehmigungen nach Richtlinie 95/18 für Eisenbahnunternehmen soll im Übrigen generell, nicht nur für den Zugang im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgen.

Weiters verlangt die Kommission, und so auch das Parlament in seiner Stellungnahme in erster Lesung¹¹³, die organisatorische Unabhängigkeit der Infrastrukturfunktionen zu stärken, namentlich für die Funktionen Trassenzuweisung, Benützungsentgelt und Sicherheitsbescheinigung. Das liefe wohl auf ein gesellschaftsrechtliches Herauslösen aus integrierten Eisenbahnunternehmen hinaus. Bei der Diskussion im Rat am 10. Dezember 1999¹¹⁴ wurde das Prinzip

46 Propositions de modification des Directives 91/440 et 95/18 ainsi que pour une nouvelle Directive relative à l'octroi de capacités de sillons, à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'au certificat de sécurité, COM(1998)480 final, JO C 321 du 20.10.1998, p. 6.
Vorschläge für Änderungen der RL 91/440 und 95/18 sowie einer neuen RL über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung, KOM(1998) 480 endg., ABl. C 321 vom 20.10.1998, S. 6.

47 Ce réseau est conçu uniquement pour l'accès en trafic marchandises, mais en ce qui concerne le contenu, il correspondra pour l'Autriche, selon le premier projet, aux parcours ferroviaires des TEN.
Dieses Netz ist nur für den Zugang im Güterverkehr konzipiert, inhaltlich wird es dem ersten Entwurf zufolge aber für Österreich mit den Eisenbahnabschnitten der TEN korrespondieren.

48 JO C 175 du 21.6.1999, p. 115.
ABl. C 175 vom 21.6.1999, S. 115.

49 Conclusions du Conseil du 10.12.1999, 14025/99 TRANS 250, telles qu'elles devront prochainement être introduites en tant qu'accord politique dans une position commune.
Schlussfolgerungen des Rates vom 10.12.1999, 14025/99 TRANS 250, wie sie als politische Einigung demnächst in einen Gemeinsamen Standpunkt einfließen sollen.

souple dans la mesure où l'on prévoit également une autre solution pour parvenir au but, à savoir au moyen d'un régulateur indépendant qui veillera sur l'accès.

Cette solution se base sur une initiative autrichienne ainsi que le modèle autrichien décrit et est tout d'abord prévue pour une période d'observation de quelques années; elle ne constitue toutefois pas une "lex Austriaca", mais une clause formulée de manière générale et qui est également ouverte à d'autres Etats.

En ce qui concerne les redevances, une harmonisation des différentes structures et des différents montants à l'intérieur des Etats membres est maintenant recherchée. La proposition de la Commission part du principe de l'attribution des coûts marginaux, élargi par un système de suppléments et de déductions, afin de tenir compte de la pénurie et des coûts des effets externes. Le Conseil a toutefois atténué cette proposition en introduisant une clause prévoyant des suppléments en vue d'une couverture intégrale des coûts.

6.3 Interopérabilité

Une deuxième initiative de la Commission a été présentée en vue d'une interopérabilité également dans le domaine du trafic ferroviaire transeuropéen conventionnel⁵⁰. Dans cette initiative, la Commission parvient à la conclusion que la voie jusqu'alors empruntée par les chemins de fer mêmes, qui consiste à fixer des normes au niveau de l'UIC⁵¹ et de procéder à un auto-contrôle, n'est plus adéquate, en particulier en raison du fait, que l'industrie ferroviaire est exclue et qu'un traitement égalitaire de l'ensemble des entreprises n'est pas garanti. Elle reconnaît un besoin de réglementation au niveau étatique et propose d'élaborer une directive basée sur la structure de celle qui existe pour le trafic à grande vitesse, qui sera ensuite remplie au moyen de spécifications. Les sous-systèmes suivants devront être progressivement pris en compte : infrastructure, énergie, entretien, systèmes de commande et de contrôle, matériel roulant et télématique. Du point de vue du contenu, il s'agit tant des exigences en ce qui concerne les installations

insofern flexibilisiert, indem auch eine andere Lösung zur Erreichung des Zieles eingeräumt wird, nämlich über einen unabhängigen über den Zugang wachenden Regulator.

Dies geht gerade auf österreichischen Vorstoß und das geschilderte österreichische Modell zurück, und ist vorerst für einen Beobachtungszeitraum von einigen Jahren vorgesehen, ist aber keine „lex Austriaca“, sondern eine allgemein formulierte Klausel, die auch anderen Staaten offensteht.

Für die Benützungsentgelte wird nun eine Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten unterschiedlichen Strukturen und Höhen angepeilt. Der Kommissionsvorschlag geht vom Prinzip der Anlastung der Grenzkosten aus, erweitert um ein Zu- und Abschlagssystem zur Berücksichtigung der Knappheit und Kosten externer Effekte. Im Rat kam es dann aber zu einer Aufweichung mit einer Klausel für mögliche Zuschläge in Richtung voller Kostendeckung.

6.3 Interoperabilität

Eine zweite Kommissionsinitiative ist in Richtung Interoperabilität auch des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnverkehrs¹¹⁵ vorgelegt worden. Die Kommission diagnostiziert darin, dass der bisherige Weg der von den Eisenbahnen selbst auf Ebene der UIC¹¹⁶ gesetzten Standards samt Selbstüberprüfung nicht mehr adäquat ist, insbesondere weil die einschlägige Industrie ausgeschlossen ist, und weil eine Gleichbehandlung aller Unternehmen nicht gewährleistet ist. Es wird der Regelungsbedarf auf staatlicher Ebene erkannt und vorgeschlagen, eine Richtlinie nach der Struktur der für den HGV bestehenden auszuarbeiten und dann im Wege von Spezifikationen auszufüllen. Schrittweise sollen als Subsysteme Infrastruktur, Energie, Erhaltung, Sicherungseinrichtungen, Verkehrsleitung, Fahrpark und Telematik erfasst werden. Inhaltlich geht es sowohl um die Anforderungen an Anlagen und Einrichtungen als auch die Vorschriften für das Betreiben einschließlich der Qualifikationen des Personals. Ziel ist

50

Communication de la Commission du 25.11.1999, y compris la proposition de Directive, COM(1999) 617 final. Mitteilung der Kommission vom 25.11.1999 samt Vorschlag für eine Richtlinie, KOM (1999) 617 endg.

51

L'UIC a promptement émis des réserves dans une première prise de position du 3.12.1999 à l'encontre d'une commission de régulation composée "uniquement" de représentants des Etats. De fait, le savoir faire des chemins de fer est pris en compte tant pour la préparation des STI qu'au niveau de l'OTIF, lors de la préparation des Annexes aux RU APTU.

Die UIC hat auch prompt in einer ersten Stellungnahme vom 3.12.1999 Bedenken gegen einen Regelungsausschuss „nur“ aus Staatenvertretern angemeldet. Faktisch ist das Fachwissen der Eisenbahnen aber sowohl bei der Vorbereitung der TSI, als auch seitens der OTIF bei der Vorbereitung der Anhänge zu den APTU eingebunden.

et les équipements que des prescriptions relatives à l'exploitation, y compris les qualifications du personnel. Là aussi, le but consiste à parvenir à une reconnaissance, à l'échelle communautaire, des résultats d'examens réalisés par des organes indépendants.

En ce qui concerne la réglementation relative à l'admission des véhicules et à la validation de normes dans les Appendices APTU et ATMF de la nouvelle COTIF, applicable dans l'ensemble de l'Europe, il n'est pas encore possible de prévoir quelle réglementation, à savoir la nouvelle COTIF ou la nouvelle Directive, entrera en vigueur en premier. Il s'agira de s'assurer que les travaux sont combinés et que finalement, les normes applicables aux véhicules sont validées et reconnues à l'intérieur du champ d'application de la COTIF, qui va au-delà de celui de l'UE. Du point de vue organisationnel, la Commission tient compte de la fonction de l'OTIF en tant qu'organisation intergouvernementale ferroviaire légiférant au-delà du champ d'application de la Communauté, une adhésion de la Communauté en tant que telle à l'OTIF étant proposée dans le domaine de l'harmonisation technique.

6.4 Autres propositions (de la CE)

La Commission élabore actuellement un nouveau document de stratégie en ce qui concerne le développement du marché intérieur⁵². L'on y trouve également l'énoncé, selon lequel l'ouverture des marchés dans le domaine des entreprises de distribution d'énergie et de transport, y compris la libéralisation du transport ferroviaire, doit être accélérée. La coopération entre les autorités de régulation des différents Etats⁵³ doit être renforcée. Une restriction est faite en ce qui concerne l'objectif de la libéralisation et l'importance d'un maintien des services publics, c'est-à-dire de services pour le bien de la société. Dans ce domaine, l'efficience doit cependant être améliorée au moyen d'appel d'offres.

Il convient, par ailleurs, de mentionner, en tant qu'initiative concrète annoncée, et concernant également les chemins de fer, une réforme des prescriptions

auch hier die gemeinschaftsweite Anerkennung von Prüfergebnissen durch unabhängige benannte Stellen.

Was die schon vorweg für die Zulassung von Fahrzeugen und die Verbindlicherklärung von Normen im Rahmen des neuen COTIF in den Anhängen APTU und ATMF konzipierte Regelung mit europaweitem Anwendungsbereich anbelangt, ist noch nicht abzusehen, ob das neue COTIF oder die neue Richtlinie früher wirksam werden. Es wird darum gehen, dass die Arbeiten ineinandergreifen, und schließlich die Fahrzeugstandards für den über die EU hinausgehenden COTIF-Bereich verbindlich und anerkannt sind. Organisatorisch knüpft die Kommission an die Funktion der OTIF als der über die Gemeinschaft hinaus aktiven rechtsetzenden staatlichen Eisenbahnorganisation an, indem für die technische Harmonisierung eine Mitgliedschaft der Gemeinschaft als solcher in der OTIF vorgeschlagen wird.

6.4 Weitere (EG) Vorschläge

Die Kommission arbeitet an einem neuen Strategiepapier für die Weiterentwicklung des Binnenmarktes¹¹⁷. Darin findet sich auch die Aussage, dass die Öffnung der Märkte der Versorgungsbetriebe und des Verkehrs einschließlich der Liberalisierung des Schienenverkehrs vorangetrieben werden soll. Eine Zusammenarbeit der einzelstaatlichen Regulierungsstellen¹¹⁸ soll forciert werden. Für das Liberalisierungsziel wird eine Einschränkung gemacht und die anhaltende Bedeutung öffentlicher Dienste, also gemeinwirtschaftlicher Leistungen, anerkannt. In dem Bereich soll aber die Effizienz über Ausschreibungen gesteigert werden.

Als konkret angekündigte Kommissionsinitiative, die auch die Eisenbahnen betrifft, ist eine Reform der etwas unübersichtlich gewordenen Rechtsvorschriften im

⁵² Projet de communication de la Commission du 5.10.1999, COM(1999) 464.
Entwurf einer Mitteilung der Kommission vom 5.10.1999, KOM(1999) 464.

⁵³ A l'avenir, une solution juridique pour régler les litiges liés à l'attribution des sillons ferroviaires internationaux sera certainement nécessaire, ces litiges étant réglés actuellement selon le paquet infrastructure également, par les instances et les prescriptions juridiques nationales. (Les RU CUI dans le cadre de la nouvelle COTIF ne concernent que les relations de droit privé entre les gestionnaires d'infrastructure et les transporteurs).
Es wird künftig wohl auch einer rechtlichen Lösung für mögliche Streitfälle über Zuteilungen internationaler Zugtrassen bedürfen, die derzeit und auch nach dem Infrastrukturpaket, den jeweiligen innerstaatlichen Instanzen und Rechtsvorschriften überlassen sind. (Die ER CUI im Rahmen des neuen COTIF betreffen ja nur die privatrechtlichen Beziehungen der Infrastrukturbetreiber zu den Beförderern).

juridiques applicables au domaine des aides, celles-ci étant devenues un peu trop compliquées. Il s'agit entre autres de réglementations explicites concernant les appels d'offres pour des services de transport dans l'intérêt public, y compris également les transports urbains et régionaux. Les résultats préparatoires des études menées à ce sujet ont déjà suscité de vives réactions de la part des entreprises assurant ces services.

En complément aux propositions de Directives prévues dans le paquet infrastructure et en plus de la proposition de directive annoncée en ce qui concerne l'interopérabilité conventionnelle, l'on a retenu lors de la discussion au sein du Conseil, l'intention de la Commission d'élaborer également une proposition de directive portant sur l'harmonisation des normes de sécurité, et par conséquent des exigences liées aux certificats de sécurité.

Par conséquent sont prévues comme prochains pas concrets les Directives de la deuxième étape de l'organisation du marché ferroviaire communautaire et leur transposition.

Le nouveau droit de transport européen préparé en accord avec le droit communautaire entrera en vigueur.

Les lacunes existantes dans le domaine des réglementations étatiques en ce qui concerne l'harmonisation technique seront lentement, mais certainement comblées.

7. Résumé

Le droit ferroviaire était, au début et pendant longtemps, uniquement axé sur les Etats et sur les unités monolithiques des entreprises ferroviaires des Etats. Face à cela se trouvait l'Etat avec une autorité ferroviaire et une influence globale.

Le transport ferroviaire transfrontalier fonctionne, au moyen d'une coopération, en principe de frontière à frontière, mais vis-à-vis du client, en tant que transport direct effectué conformément à des Règles uniformes.

Une césure n'est intervenue qu'au cours de la dernière décennie avec le droit communautaire du marché intérieur. Dans le droit ferroviaire, le domaine de l'infrastructure et le marché de la prestation de services de transport ont également été séparés dans le but de créer sur l'infrastructure, un trafic transfrontalier direct soumis à la concurrence, afin d'utiliser le chemin de fer de manière efficace, de le renforcer par rapport aux autres moyens de transport et

Beihilfenbereich zu erwähnen, wobei es u.a. um explizite Ausschreibungsregelungen für Verkehrsdienste im öffentlichen Interesse gehen soll, und zwar auch für den Stadt- und Regionalverkehr. Zu den vorbereitenden Studienergebnissen hat es von dieser Seite bereits heftige Reaktionen gegeben.

Ergänzend zu den im Rahmen des Infrastrukturpaketes vorliegenden Richtlinien-Vorschläge und zusätzlich zum angekündigten Richtlinien-Vorschlag konventionelle Interoperabilität ist im Übrigen bei der Diskussion im Rat die Absicht der Kommission festgehalten worden, auch einen Richtlinien-Vorschlag zur Harmonisierung der Sicherheitsstandards, und damit der Anforderungen an die Sicherheitsbescheinigungen, auszuarbeiten.

Als konkrete weitere Schritte sind also die Richtlinien der zweiten Etappe der EG-Eisenbahn-Markordnung und ihre Umsetzung abzusehen.

Das Hand in Hand mit dem EG-Recht bereits vorbereitete europaweite neue Eisenbahnbeförderungsrecht wird in Kraft treten.

Und die Schließung der staatlichen Regelungslücken bei der technischen Harmonisierung wird langsam aber doch in Angriff genommen.

7. Zusammenfassung

Das Eisenbahnrecht war anfangs und lange jeweils nur einzelstaatlich und auf die monolithischen Einheiten der jeweiligen Eisenbahnunternehmen der Staaten ausgerichtet. Dem stand der Staat mit einer Eisenbahnbehörde und mit globalem Einfluss gegenüber.

Der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr funktioniert über Kooperation grundsätzlich von Grenze zu Grenze, dem Kunden gegenüber aber als durchgehende Beförderung nach Einheitlichen Rechtsvorschriften.

Eine Zäsur brachte erst im abgelaufenen Jahrzehnt das EG-Recht des Binnenmarktes. Auch im Eisenbahnrecht wurden der infrastrukturelle Bereich Verkehrsweg und der Markt Erbringen von Verkehrsleistungen getrennt, mit dem Ziel, dass auf dem Verkehrsweg ein durchgängiger grenzüberschreitender Verkehr im Wettbewerb entsteht, um das Verkehrsmittel Eisenbahn effizient zu nutzen, gegenüber den anderen zu stärken,

d'ainsi assurer son avenir.

Le droit de transport ferroviaire national a, par conséquent, également été révisé. Le caractère européen des transports se reflète dans l'influence de plus en plus importante des réglementations internationales sur le droit ferroviaire national. Cela ne se traduit pas uniquement dans des prescriptions modifiées, mais demande également une vue élargie en ce qui concerne l'application juridique et l'adaptation des structures d'application.

Ce n'est pas à cette étude de répondre à la question de savoir dans quels délais et sous quelles conditions-cadre les nouveaux principes marqueront le marché ferroviaire, ou si l'on parviendra à de nouvelles alliances et de nouvelles coopérations entre les entreprises ferroviaires existantes et/ou si l'on verra apparaître sur le marché de nouveaux acteurs et de nouvelles technologies. En ce qui concerne le droit ferroviaire en tant que condition-cadre juridique, l'on peut toutefois retenir que non seulement la direction est indiquée, mais qu'une nouvelle ère a déjà commencé.

Du point de vue juridique, le chemin de fer devient un moyen de transport comme les autres.

und so auch seine Zukunft zu sichern.

Und demgemäß wurde auch das innerstaatliche Eisenbahnrecht umgestaltet. Die europäische Prägung des Verkehrs spiegelt sich in immer stärkerem Einfluss internationaler Rechtsvorschriften auf das innerstaatliche Eisenbahnrecht. Dies schlägt sich nicht nur in geänderten Vorschriften nieder, sondern erfordert auch eine erweiterte Sicht für die Rechtsanwendung und Anpassung der Vollziehungsstrukturen.

Wie rasch die neuen Grundsätze bei welchen Rahmenbedingungen den Schienenverkehrsmarkt prägen werden, ob es primär zu neuen Allianzen und Kooperationen der bestehenden Eisenbahnunternehmen und/oder neuen Marktteilnehmern und Technologien kommen wird, ist nicht hier zu prognostizieren. Für das Eisenbahnrecht als eine rechtliche Rahmenbedingung lässt sich aber festhalten, dass nicht nur Weichen gestellt sind, sondern ein neues Zeitalter schon begonnen hat.

Rechtlich wird die Eisenbahn ein Verkehrsmittel wie die anderen.

Jurisprudence

Landgericht Berlin

Arrêt du 9 mars 2000

Si un camion semi-remorque faisant l'objet d'un transport multimodal est endommagé par une décharge électrique causée par une sangle arrachée qui touche la ligne de contact, un risque inhérent au transport en wagon découvert s'est réalisé.

Cf. article 36, § 3, lettre a) CIM

Le 4 novembre 1996, le demandeur a fait transporter son camion semi-remorque de Manching à Brennersee (Autriche) par le prédécesseur juridique du défendeur que sont les Chemins de fer fédéraux allemands SA. Le semi-remorque a été véhiculé dans le cadre d'un transport multimodal. Au cours du transport, une décharge électrique provenant de la ligne de contact a causé des dégâts importants à la partie remorque du camion. Les éléments suivants ont notamment été endommagés :

- la bâche;
- la sangle de tension de la bâche;
- l'armature;
- le système ABS;
- le câble de frein;
- le pneu du milieu gauche, jante comprise;
- le roulement de roue de l'essieu central et les ressorts paraboliques.

Le demandeur fait valoir des dommages et intérêts d'un montant total de DM 11'614.59, en se fondant sur le rapport d'expertise du 12 novembre 1996 qu'il a lui-même produit.

Le transport a été organisé pour le demandeur par l'entreprise Kombiverkehr & Co KG, société allemande à responsabilité limitée pour le transport multimodal de marchandises. Cette dernière a transmis au demandeur une déclaration, datée du 6 décembre 1996, en vertu de laquelle elle lui cédait ses droits contre les Chemins de fer fédéraux allemands, représentés par sa direction à Francfort. Le demandeur a accepté cette cession.

Le demandeur fait valoir que les trois sangles de tension, conçues pour résister à un poids de quatre

Rechtsprechung

Landgericht Berlin

Urteil vom 9. März 2000

Wird ein im Kombiverkehr transportierter Sattelzug nebst Auflieger durch Stromüberschlag beschädigt, weil ein gerissener Spanngurt gegen die Oberleitung schlägt, so hat sich eine durch den Transport im offenen Wagen bedingte Gefahr verwirklicht.

Vgl. Artikel 36 § 3 Buchst. a) CIM

Der Kläger ließ am 4. November 1996 seinen Sattelzug nebst Sattelaufliieger im sogenannten Kombiverkehr durch die Rechtsvorgängerin der Beklagten, der Deutschen Bundesbahn AG, von Manching nach Brennersee (Österreich) transportieren. Während des Zugtransportes kam es durch einen Stromüberschlag von der Oberleitung auf den Sattelaufliieger zu einer erheblichen Beschädigung desselben. So wurden insbesondere beschädigt:

- die Abdeckplane
- die Planenspanngurte
- das Spriegelgestell
- die ABS-Anlage
- das Bremsseil
- der Reifen Mitte links einschließlich Felge
- das Radlager der mittleren Achse und die Parabelfeder.

Der Kläger fordert auf der Grundlage des von ihm eingeholten Gutachtens vom 12. November 1996 Schadenersatz in Höhe von insgesamt DM 11'614.59.

Der Transport war für den Kläger durch die Firma Kombiverkehr, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, durchgeführt worden. Diese übersandte dem Kläger eine Erklärung vom 6. Dezember 1996, wonach sie ihre Ansprüche gegen die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bahndirektion in Frankfurt, an den Kläger abtrat, der die Abtretung annahm.

Der Kläger behauptet, erst durch den Stromüberschlag seien alle drei 4 t aushaltenden

tonnes, ainsi que toutes les cordes de fixation de la bâche n'ont été arrachées qu'au moment de la décharge électrique. A l'endroit où les effets de la décharge électrique sont visibles, la bâche est brûlée et présente un trou circulaire. Les consolidations de la bâche ont été arrachées par l'énorme force dégagée qui a en outre causé les dégâts détaillés plus haut.

Le demandeur revendique le versement d'un montant de DM 11'614.59, plus les intérêts ainsi que DM 15 à titre d'avance de frais judiciaires.

Le défendeur estime que la cession serait nulle du fait que les Chemins de fer fédéraux allemands n'existeraient plus depuis le 1^{er} janvier 1994 en tant qu'établissement public faisant partie du patrimoine spécial de la République fédérale allemande. La cession serait ainsi vide de sens. Il devrait en outre être mis au bénéfice du privilège que prévoit l'article 36, § 3, lettre a) CIM en matière de responsabilité. En effet, le dommage aurait résulté de l'un des risques particuliers énumérés à l'article 36, § 3 CIM. Il fait valoir à cet égard que le dommage causé à la remorque transportée sur wagon découvert se serait produit par le fait qu'une des sangles de tension aurait été arrachée, touché la ligne de contact et provoqué une décharge électrique. Dans de telles conditions, le risque d'un transport en wagon découvert se serait précisément concrétisé. En effet, le train circulant à une vitesse de 100 km/heure, la bâche était soumise à de fortes pressions de telle sorte qu'il pouvait bien arriver que les sangles de tension se déchirent. En outre, les prétentions en dommages et intérêts seraient prescrites.

Considérants de droit :

La demande est mal fondée. Le demandeur ne peut pas faire valoir contre le défendeur des prétentions en réparation du dommage causé le 4 novembre 1996 à l'élément remorque de son camion, en se fondant sur le § 398 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch, Code civil allemand) en corrélation avec l'article 36, § 1 CIM.

La question de savoir si les prétentions en dommages et intérêts de l'expéditeur ont été valablement cédées au demandeur et ne sont pas encore prescrites peut rester indécise. En effet, le défendeur est de toute manière déchargé de sa responsabilité conformément à l'article 36, § 3, lettre a) CIM.

Le défendeur a montré de manière convaincante que la décharge électrique n'avait pu se produire que par le fait qu'une sangle de tension arrachée avait touché la ligne de contact. Le défendeur a ainsi fait valoir des faits qui, conformément à l'article 37, § 2 CIM, sont de nature à concrétiser les risques inhérents au transport en wagon découvert. La disposition complémentaire

Spanngurte und sämtliche Planenschnüre gerissen, mit denen die Plane befestigt gewesen sei. An der Stelle, an welcher es zu dem Stromüberschlag gekommen sei, sei eine kreisrunde Einbrennstelle in der Plane erfolgt, durch die enorme Kraft seien die Planenbefestigungen gerissen und die beschriebenen Schäden aufgetreten.

Der Kläger begehrt Zahlung in Höhe von DM 11'614.59 nebst Zinsen sowie weitere DM 15 vorgerichtliche Kosten.

Die Beklagte meint, die Abtretung sei unwirksam, da die Deutsche Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes seit dem 1. Januar 1994 nicht mehr existiere. Die Abtretung sei daher ins Leere gelaufen. Darüber hinaus gelte für sie das Haftungsprivileg des Artikels 36 § 3 Buchst. a) CIM. Der Schaden beruhe auf einer der in Artikel 36 § 3 CIM genannten Gefahren. Sie behauptet hierzu, der Schaden an dem auf einem offenen Wagen beförderten Sattelaufleger sei dadurch entstanden, dass einer der Spanngurte gerissen und gegen die Oberleitung geschlagen sei, wodurch es zu dem Stromüberschlag gekommen sei. Damit habe sich gerade die Gefahr eines Transportes im offenen Wagen verwirklicht, denn bei der gefahrenen Geschwindigkeit von 100 km/h stehe die Plane unter erheblichen Beanspruchungen, wodurch es ohne weiteres geschehen könne, dass die Spanngurte reißen. Im Übrigen seien die Ansprüche verjährt.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist unbegründet. Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch aus § 398 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) in Verbindung mit Artikel 36 § 1 CIM auf Ersatz des am 4. November 1996 an seinem Sattelaufleger entstandenen Schadens.

Es kann nunmehr dahingestellt bleiben, ob die Schadenersatzansprüche des Versenders wirksam an den Kläger abgetreten worden und noch unverjährt sind, denn jedenfalls ist die Beklagte gemäß Artikel 36 § 3 Buchst. a) CIM von der Haftung befreit.

Die Beklagte hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Stromüberschlag nur geschehen ist, weil ein gerissener Spanngurt gegen die Oberleitung geschlagen ist und hierdurch ein Stromüberschlag verursacht wurde. Damit hat die Beklagte gemäß Artikel 37 § 2 CIM Tatsachen vorgetragen, aus denen folgt, dass der Schaden gerade durch die Verwirklichung der

uniforme (DCU), créée à la demande des associations d'usagers dans le cadre du Comité international des transports ferroviaires (CIT), selon laquelle les marchandises transportées **dans** des remorques fermées ou autres éléments de chargement semblables ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert ne veut pas dire, comme le prétend le demandeur, que les unités de chargement, elles-mêmes, dans lesquelles les marchandises sont placées tombent *également* sous le coup de cette disposition dérogatoire.

Le demandeur n'a pas été en mesure de prouver, comme le prévoit l'article 36, § 2, 2ème phrase CIM, que le dommage n'a pas résulté de la concrétisation de l'un des risques inhérents au transport effectué en wagon découvert. Dans son rapport écrit ainsi que lors de son audition, l'expert a démontré de manière convaincante qu'il est impossible, pour des raisons techniques, qu'une décharge électrique ait pu se produire entre la ligne de contact et la remorque s'il n'y a pas eu d'autres influences. Il a également déclaré qu'une telle décharge ne pouvait se produire, compte tenu de la distance entre la ligne de contact et la remorque, que s'il y avait une tension de 70 kilovolts. Or, la tension d'un train en marche n'est que de 15 à 17 kilovolts.

[Décisions accessoires]

(Tiré de : Transportrecht, Hambourg, n° 7-8/2000, p. 311/312)

Gefahren eines Transportes im offenen Wagen eingetreten ist. Die auf Wunsch der Benutzerverbände im Rahmen des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) geschaffene einheitliche Zusatzbestimmung (DCU), wonach die **in** geschlossenen Sattelaufliegern und ähnlichen Ladeeinheiten transportierten Güter nicht als in offenen Wagen befördert betrachtet werden, besagt entgegen der Auffassung des Klägers nicht, dass auch die Transportbehältnisse *selbst* unter die Ausnahmeregelung fallen.

Dem Kläger ist entgegen Artikel 36 § 2 Satz 2 CIM nicht der Nachweis gelungen, dass der Schaden nicht aus der Verwirklichung der Gefahren eines Transportes im offenen Wagen herrührt. Der Sachverständige hat sowohl in seinem schriftlichen Gutachten als auch in der mündlichen Anhörung überzeugend dargelegt, dass aus technischen Gründen ein Stromüberschlag zwischen Fahrdrabt (Oberleitung) und Auflieger ohne weitere Einflüsse unmöglich ist. Er hat weitergehend erläutert, dass es zu einem solchen Überschlag unter Berücksichtigung des Abstandes zwischen Fahrdrabt und Auflieger nur kommen könnte, wenn eine Spannung von 70 KV bestünde. Allerdings liegt die Bahnfahrspannung nur bei 15-17 KV.

[Nebenentscheidungen]

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2000, S. 311/312)

Informations diverses

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Londres, 3 novembre 2000

La session extraordinaire du 3 novembre 2000 à Londres avait pour objet un sujet principal, à savoir la Directive de la CE concernant la sécurité du chemin de fer. En l'occurrence, l'ILGGRI a la possibilité de participer dès le début et d'apporter sa contribution de manière coordonnée en ce qui concerne la responsabilité et les intérêts ainsi que les connaissances des autorités représentées au sein de l'ILGGRI. Bien que participant déjà à une initiative semblable de la part du chemin de fer, respectivement de l'UIC/de la CCFE, l'ILGGRI veut sciemment prendre une position indépendante. Une limitation précise aux questions de principe et aux données de référence d'une Directive de l'UE servent à poursuivre cet objectif.

Les discussions étaient basées sur un document élaboré par la délégation suédoise (Dick Ivarsson, Directeur de l'autorité de surveillance ferroviaire suédoise) sur la base de différents travaux préliminaires et différentes contributions fournies par les délégations de l'ILGGRI. La discussion de ce document, menée avec engagement, a abouti

- à un remaniement du document,
- qui a tout d'abord pu servir à une autre discussion avec l'UIC/la CCFE,
- et qui devrait avoir sa forme définitive après une nouvelle réunion de l'ILGGRI début 2001, à laquelle l'ILGGRI invite formellement le Responsable de projet de la Commission européenne GD TREN (M. Lundström) à participer.

Cette réunion a, par la suite, été fixée au 31 janvier/1er février 2001 à Berne, au siège de l'Office central.

L'Office central participe activement aux travaux de l'ILGGRI. La Directive prévue concernant la sécurité est d'une grande importance en relation avec la conception de transposition des Annexes F (RU APTU) et G (RU ATMF) de la nouvelle COTIF.

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

London 3. November 2000

Das außerordentliche Treffen vom 3. November 2000 in London diente einem Hauptthema, nämlich der geplanten EU-Richtlinie über die Sicherheit der Eisenbahn. Es bietet sich der ILGGRI hier die Chance, von Anfang an mitzuwirken und die Verantwortung und Interessen sowie das Wissen der in der ILGGRI vertretenen Behörden koordiniert einzubringen. Obschon auch beteiligt an einer ähnlichen Initiative von Seite der Bahn bzw. UIC/GEB, will die ILGGRI sehr bewusst eine eigenständige Haltung einnehmen. Diesem Ziel dient eine klare Beschränkung auf die grundsätzlichen Fragen und die entsprechenden Eckwerte einer EU-Richtlinie.

Als Diskussionsgrundlage stand ein Papier zur Verfügung, das die schwedische Delegation (Dick Ivarsson, Chef der schwedischen Eisenbahnaufsichtsbehörde) gestützt auf verschiedene Vorarbeiten und Beiträge aus dem ILGGRI Kreis erarbeitet hatte. Die engagierte Auseinandersetzung damit mündete

- in eine Überarbeitung des Papiers,
- das zunächst einer weitere Aussprache zusammen mit UIC/GEB dienen konnte
- und seine definitive Form nach einem weiteren ILGGRI-Treffen anfangs 2001 finden soll, zu dem die ILGGRI in aller Form den verantwortlichen Projektleiter der Europäischen Kommission, GD TREN (Herr Lundström) einlädt.

Dieses Treffen wurde im Nachgang auf den 31. Januar/1. Februar 2001 in Bern am Sitz des Zentralamtes festgelegt.

Das Zentralamt beteiligt sich aktiv an der Arbeit der ILGGRI. Die geplante Sicherheitsrichtlinie ist im Zusammenhang mit der Umsetzungskonzeption für die Anlagen F (APTU) und G (ATMF) des neuen COTIF von erheblicher Bedeutung.

Bibliographie

Kunz Wolfgang (éditeur), *Eisenbahnrecht (Droit ferroviaire)*, Recueil systématique comportant des explications relatives aux prescriptions allemandes, européennes et internationales, Recueil de mise à jour sous forme de feuillets mobiles, Editions Nomos, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 9^{ème} livraison complémentaire, état septembre 2000

L'oeuvre de base est parue en 1994 (v. Bulletin 1/1995, p. 18). Les livraisons complémentaires régulièrement publiées permettent non seulement les mises à jour nécessaires, mais aussi de compléter, pas à pas, les textes et les commentaires. La 8^{ème} livraison complémentaire a été commentée dans le Bulletin 1/2000 (p. 88/89).

Dans la 9^{ème} livraison complémentaire paraissent dans une version remaniée et élargie les explications à la loi relative à la fusion et à la réorganisation des Chemins de fer fédéraux du 27 décembre 1993, dont les dispositions ont été modifiées en partie dans les années 1996, 1998 et 1999. Les explications en ce qui concerne l'ordonnance relative au "Bundeseisenbahnvermögen" (patrimoine des Chemins de fer fédéraux) ont également été adaptées.

La loi concernant l'inadmissibilité de la saisie de matériels d'exploitation ferroviaire, qui date de 1886 et qui comporte quatre paragraphes, est brièvement commentée dans cette livraison complémentaire. Il ressort de l'interprétation du terme "matériels d'exploitation ferroviaire" que celui-ci inclut tout les objets soumis, en trafic international, à la protection de l'article 18, § 3 de la COTIF (matériel roulant du chemin de fer, wagons de particuliers, conteneurs, agrès de chargement, etc.). L'"inadmissibilité" signifie, en effet, que les matériels d'exploitation ferroviaire ne peuvent, en principe, être saisis; ils ne sont toutefois pas exclus de la masse de faillite dans le cadre de la procédure de faillite. Le commentaire aborde également le problème du trafic ferroviaire transfrontalier et la réglementation prévue à l'article 18, § 3 de la COTIF, selon laquelle le matériel roulant et les autres objets soumis à la protection de cette réglementation ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat (par conséquent, le matériel roulant de chemins de fer allemands qu'en vertu d'un jugement rendu par un tribunal allemand). Il n'est pas clair pour quelle raison le commentaire parvient à la conclusion, que la saisie à l'étranger de moyens d'exploitation ferroviaire allemands dépend du droit étranger respectif.

Une grande partie de la 9^{ème} livraison complémentaire est consacrée aux prescriptions de sécurité (prescriptions relatives à la prévention d'accidents et réglementations concernant les mesures de sécurité).

Malgré leur caractère facultatif, les Conditions générales de prestations des chemins de fer, dont l'Association des entre-

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, 9. Ergänzungslieferung, Stand September 2000

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen. Die 8. Ergänzungslieferung wurde in der Zeitschrift 1/2000 (S. 88/89) besprochen.

In der 9. Ergänzungslieferung erscheinen die Erläuterungen zum Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom 27. Dezember 1993, dessen Bestimmungen in den Jahren 1996, 1998 und 1999 teilweise geändert worden sind, in einer überarbeiteten und erweiterten Fassung. Die Erläuterungen zur Verwaltungsordnung des Bundeseisenbahnvermögens wurden ebenfalls angepasst.

Das Gesetz betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrtriebmitteln, das aus dem Jahr 1886 stammt und vier Absätze umfasst, wird in dieser Ergänzungslieferung kurz kommentiert. Aus der Auslegung des Begriffes "Eisenbahnfahrtriebmittel" ergibt sich, dass dieser alle Gegenstände umfasst, die im internationalen Verkehr den Schutz des Artikels 18 § 3 COTIF genießen (Rollmaterial der Eisenbahn, Privatwagen, Container, Ladegeräte usw.). Die "Unzulässigkeit" bedeutet in der Tat, dass die Eisenbahnfahrtriebmittel grundsätzlich unpfändbar sind; im Insolvenzverfahren sind sie jedoch von der Insolvenzmasse nicht ausgeschlossen. Der Kommentar geht auch auf die Problematik des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und auf die in Artikel 18 § 3 COTIF enthaltene Regelung ein, wonach das Rollmaterial und andere unter den Schutz dieser Regelung fallende Gegenstände in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates (Rollmaterial deutscher Eisenbahnen also nur auf Grund einer Entscheidung eines deutschen Gerichtes) mit Arrest belegt oder gepfändet werden können. Nicht einleuchtend ist, warum der Kommentar zum Schluss kommt, dass damit die Pfändung deutscher Eisenbahntriebmittel im Ausland vom jeweiligen ausländischen Recht abhängig gemacht wird.

Einen großen Teil der 9. Ergänzungslieferung nehmen Sicherheitsvorschriften (Unfallverhütungsvorschriften und Regelungen betreffend Sicherungsmaßnahmen) ein.

Trotz ihrer unverbindlichen Natur dürften die Allgemeinen Leistungsbedingungen der Bahnen, die vom Verband Deut-

prises de transport allemandes recommande l'application dans les relations commerciales avec les clients des transporteurs, devraient avoir un certain intérêt pour l'utilisateur de ce recueil. La conclusion du contrat de transport est simplifiée lorsque le chemin de fer conclut un contrat de prestations d'une durée de 12 mois avec le client, ce contrat comprenant les données essentielles pour conclure des contrats individuels. Le contrat de transport de marchandises individuel est réalisé par le mandat du client et l'acceptation de ce dernier par le centre de service clientèle. Les Conditions générales de prestations sont, en principe, conçues pour le trafic national; dans le cadre d'une application en trafic international, les dispositions contraignantes des Règles uniformes CIM devraient être prises en compte.

Ce recueil volumineux des réglementations concernant les nombreuses relations juridiques dans le domaine ferroviaire se révèle être une aide précieuse pour toutes les personnes spécialisées en matière ferroviaire, qu'elles travaillent dans des administrations, dans des entreprises ou dans des associations. Il permet aux personnes spécialisées dans un domaine parfois restreint, d'avoir, le cas échéant, rapidement un aperçu au-delà de leur propre domaine d'activités.

schers Verkehrsunternehmen seinen Mitgliedern zur Verwendung im Geschäftsverkehr mit ihren Transportkunden empfohlen werden, für den Benutzer dieses Sammelwerkes von Interesse sein. Der Abschluss des Frachtvertrages wird vereinfacht, indem die Bahn mit ihrem Kunden einen Leistungsvertrag mit einer Laufzeit von 12 Monaten abschließt, wobei in diesem Vertrag wesentliche Daten, die für den Abschluss von Einzelverträgen erforderlich sind, enthalten sind. Der einzelne Frachtvertrag kommt dann durch den Auftrag des Kunden und Annahme seitens des Kundenservicezentrums zustande. Die Allgemeinen Leistungsbedingungen sind grundsätzlich für den nationalen Verkehr konzipiert; bei einer Anwendung im internationalen Verkehr müssten die zwingenden Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM beachtet werden.

Die umfassende Sammlung der Regelungen betreffend die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen stellt einen nützlichen Arbeitsbehelf für Fachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden dar. Sie ermöglicht es auch den manchmal eng spezialisierten Fachleuten, sich erforderlichenfalls rasch einen Überblick über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus zu verschaffen.

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2867/2999, p. 755/756 - Fluvial. Convention de Budapest (Ch. Hübner); p. 757/758 - Indemnisation CMR (M. Tilche)

Idem, n° 2869/2000, p. 792/793 - Infrastructures ferroviaires. L'union n'est pas pour demain (N. Grange); p. 793/794 - Déchet de route. Quid dans les différents modes ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 132/2000, S. 8 - Budapester Übereinkommen unterzeichnet. Lücke im internationalen Recht wird geschlossen

Idem, Nr. 147/2000, S. 27/28 - Lückenlose Dokumentation hilft Streit vermeiden. Wenn "schwarze Flüssigkeit" aus dem Kühlcontainer tropft (T. Brinkmann und K. Busch)

Idem, Nr. 151/2000, S. 20 - Fixtermin allein ist noch kein Garantieverprechen (A. Triebel)

European Transport Law, Antwerpen, No. 4/2000, p. 459-464 - Is Germany a Hague-Visby State under Scandinavian Law? (D. Rubin & J. Windahl); p. 465-485 - The Impact of International Transport Law on the Slovenian Legislation (M. Pavliha)

Idit la lettre, Rouen, n° 49/2000, p. 1-2 - La CMNI nouvelle est arrivée (J. Putzeys)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 44/2000, p. 16/17 - Navigation fluviale : un pas en avant (Adoption de la CMNI); p. 45 - Transporteur ou commissionnaire ?

Idem, n° 47/2000, p. 37 - Objectif : "une" infrastructure ferroviaire

Transidit, Rouen, N° 28/2000, p. 1-2 - Transport aérien de passagers - Responsabilité du transporteur - Règlement communautaire - Proposition de règlement (V. Bailly)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 10/2000, S. 399-404 - Völkerrechtswidrigkeit der EG-Lufthafungsverordnung? (M. Stefula)