



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2001

109. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Bundesrepublik Jugoslawien, S. 1

Beitritt zum Protokoll 1999

Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, S. 1

Annahme des Protokolls 1999

Kroatien, S. 2

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Außerordentliche Tagung - Bern, 19.1.2001 - S. 2

COTIF

Fragen an die Eisenbahnunternehmen über das Ergebnis der COTIF-Revision, S. 2

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR- Unfall/ Zwischenfall

Hamburg, 21./22.2.2001, S. 5

Gemeinsame Tagung der Expertengruppe für das RID-Übereinkommen und der Ständigen RID-Gruppe der UIC

Luxemburg, 6.-8.3.2001, S. 7

Neue Ausgabe des RID, S. 7

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls zum Entwurf eines UNIDROIT-Übereinkommens über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials - Erste Gemeinsame Tagung - Bern, 15./16.3.2001, S. 8

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) - Genf, 13.-15.2.2001 - S. 9

Arbeitsgruppe "Zollfragen, die den Verkehr betreffen" - Genf, 20.-23.2.2001 - S. 10

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen- bahnen (OSShD)

Arbeitstreffen - Warschau, 28.2./1.3.2001 - S. 10

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

11. Konferenz der Reklamationsdienste - Bern, 24./25.1.2001 - S. 11

Abhandlungen

Dr. Hammerschmiedová Eva, Vermarktungsgesellschaften der Eisenbahnen oder neue Eisenbahnbeförderer als Vertragspartner des Reisenden? S. 11

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris - Urteil vom 13.9.2000 - Haftung der Eisenbahn (CIM), teilweiser Verlust, Verbrauchsabgaben, S. 14

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Bern, 31.1./1.2.2001 - S. 17

Mitteilung des Vereinigten Königreichs

Maßnahmen gegen die illegale Einwanderung, S. 17

Bücherschau

Bidinger Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Lieferungen 2/00 und 3/00, S. 18

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen,
S. 19

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübeliweg 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

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Bundesrepublik Jugoslawien

Am 24. Januar 2001 hat die Regierung der Bundesrepublik Jugoslawien einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 gestellt. Das Zentralamt handelnd in seiner Eigenschaft als Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), welche gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar seit dem 3. Juni 1999 wahrnimmt, hat den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 25. Januar 2001 mitgeteilt.

Der Antrag ist sechs Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 25. Juli 2001, wenn nicht fünf Mitgliedstaaten bei der OTIF als vorläufigem Depositar Einspruch erheben.

Gemäß Artikel 23 § 2 Abs. 4 COTIF wird der Beitritt am ersten Tage des zweiten Monats nach dem Monat wirk-

sam, in dem das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien der Bundesrepublik Jugoslawien mitgeteilt hat.

Da der Beitritt nach der Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, gilt er sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls 1999 (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999).

Beitritt zum Protokoll 1999

Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien

In Anwendung des Artikels 3 § 3 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) ist die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die dieses Protokoll während der dafür vorgesehenen Frist nicht unterzeichnet hat, diesem Protokoll durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beigetreten. Die Beitrittsurkunde wurde am 26. Februar 2001 beim vorläufigen Depositar¹ hinterlegt.

¹ Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien ist der vierte Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat bzw. ihm beigetreten ist.

Annahme des Protokolls 1999

Kroatien

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Kroatien am 9. März 2001 beim vorläufigen Depositär seine Annahmeerkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Kroatien ist der fünfte Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert bzw. angenommen hat.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Außerordentliche Tagung

Bern, 19. Januar 2001

Der Verwaltungsausschuss in der von der 6. Generalversammlung beschlossenen neuen Zusammensetzung (s. Zeitschrift 6/2000, S. 391 ff) kam zu einer außerordentlichen Tagung am 19. Januar 2001 in Bern zusammen.

Im Verlauf dieser Tagung bezeichnete er Frankreich in der Person von Herrn Michel Aymeric für den Vorsitz des Ausschusses in der Amtszeit 2001-2005. Da die 6. Generalversammlung die vorgezogene Einführung der englischen Sprache ab 1. Januar 2001 als dritte Arbeits- und Verhandlungssprache in den Organen der OTIF beschlossen hatte, genehmigte der Ausschuss darüber hinaus die Ausschreibung der Stelle eines Übersetzers englischer Muttersprache. Diese Ausschreibung ist auf der Internet-Homepage der OTIF veröffentlicht worden.

Der Ausschuss beschloss schließlich, seine 95. Tagung am 10./11. Mai 2001 in Bern und seine 96. Tagung am 8./9. November 2001 in Paris abzuhalten.

COTIF

Fragen an die Eisenbahnunternehmen über das Ergebnis der COTIF-Revision

Ein wesentliches Ziel der umfassenden Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 war es, den gesetzlichen Rahmen für den internationalen Eisenbahnverkehr an die neuen politischen, wirtschaftlichen und technischen Bedingungen anzupassen. Die Wirkung des neuen COTIF, wie es von der 5. Generalversammlung der OTIF angenommen wurde und in der Anlage zum Protokoll von Vilnius erscheint (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff, 4/1999, S. 132 ff, 5/1999, S. 261 ff, 6/1999, S. 431 ff und 1/2000, S. 6 ff), kann erst nach dem Inkrafttreten dieses Protokolls beurteilt werden, sobald Erfahrungen mit der Anwendung der neuen Regelungen vorhanden sein werden.

In der Übergangsperiode bis zum Inkrafttreten der neuen Regelungen stellt sich allerdings eine Reihe von Fragen an die Praxis, verbunden teilweise mit einem Rückblick und teilweise mit einer Einschätzung der künftigen Entwicklung. Die Sicht der Praxis ist für die OTIF wichtig. Daher richtete ihr Sekretariat im vergangenen Jahr einen Fragenkatalog an die Generaldirektoren der Eisenbahnunternehmen. Vor kurzem hat es die von den Eisenbahnunternehmen gemeinsam - im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) - ausgearbeiteten Antworten erhalten. Das mit Schreiben vom 19. März 2001 überreichte Dokument wird nachstehend unverändert abgedruckt. Das Zentralamt ist der UIC und dem CIT für ihren Beitrag und für die aus diesem Anlass ausdrücklich erklärte Bereitschaft, sich an der Umsetzung des neuen COTIF aktiv zu beteiligen, dankbar.

Das Zentralamt ist aber auch den einzelnen Eisenbahnunternehmen, die ihm ihre Stellungnahmen unmittelbar zur Verfügung gestellt haben, verbunden. Diese Stellungnahmen enthalten zahlreiche wertvolle Hinweise, die es ermöglichen, sich ein Bild über die Lage bei den Eisenbahnen in verschiedenen Stadien der Bahnreform zu machen. Sie geben zudem nützliche Anregungen für die weitere Arbeit des Sekretariates der OTIF, sei es z.B. die

Arbeit am Protokoll betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials als Bestandteil des demnächst vor Abschluss stehenden UNIDROIT-Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (s. S. 8) oder die Weiterentwicklung der OTIF-Homepage.

Fragenkatalog und Antworten

1. Wie beurteilen Sie - aus Sicht des von Ihnen geführten Eisenbahnunternehmens - das Ergebnis der COTIF-Revision (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91-99)?

Wir halten es insgesamt für positiv.

Dies gilt insbesondere für die CIV und CIM, die bei weitgehender Beibehaltung der derzeitigen Bestimmungen der Liberalisierung des Bahnsektors Rechnung tragen.

Die neuen Anhänge CUI und CUV müssen noch ihre Bewährungsprobe bestehen. Gegebenenfalls können auf Ebene des CIT Durchführungsbestimmungen erarbeitet werden.

APTU und ATMF: Die UIC hat sich damit befasst und Arbeitsgruppen eingesetzt. Sie wird gemäß der Vereinbarung zwischen GD TREN, OTIF, GEB und UIC u.a. auf die erforderliche Koordinierung der Arbeiten achten, die aus der Richtlinie für den konventionellen Schienenverkehr resultieren werden.

2. Wie kann Ihr Unternehmen dazu beitragen, die Ratifikation des Protokolls 1999 von Vilnius in Ihrem Land zu beschleunigen?

Das CIT hat in den einzelnen Unternehmen der verschiedenen Länder einen direkten Ansprechpartner, der den Ratifizierungsprozess mitverfolgt und dem Sekretariat Bericht erstattet. Die Frage steht ebenfalls regelmäßig auf der Tagesordnung des CIT-Komitees. Sollte es im Vergleich zu dem vorgesehenen Termin (1.1.2004) zu Verzögerungen kommen, würden CIT und UIC im Einvernehmen mit der OTIF und jedem betroffenen Mitglied bei den zuständigen Instanzen einschreiten.

3. Halten Sie es für notwendig, das Ergebnis der COTIF-Revision einem weiteren Kreis von Mitarbeitern Ihres Unternehmens oder anderer Unternehmen bekanntzumachen und welchen Beitrag könnte Ihr Unternehmen dazu leisten?

Das CIT veranstaltet Schulungskurse. Basisschu-

lungen wurden bereits in den Jahren 1999 und 2000 durchgeführt. Ab 2003 wird das CIT eine systematische Ausbildung und eine Schulung für die neuen CIT-Produkte anbieten.

Die UIC verfügt ebenfalls über eine Schulungsgruppe, die im Einvernehmen zwischen CIT und UIC eingesetzt werden könnte.

UIC und CIT würden es ferner begrüßen, wenn im Bedarfsfall die spezifischen Kompetenzen des OCTI eingeschaltet würden.

4. Welche Informationen über die OTIF und das Ergebnis der COTIF-Revision halten Sie für die wichtigsten, insbesondere im Hinblick auf die künftige Homepage der Organisation ?

Die wichtigsten Informationen betreffen die Neuerungen im Vergleich zur derzeitigen Situation, wie z.B. die neuen Kooperationsformen (einziger Beförderer und ausführender Beförderer), das Wagenrecht und das Infrastrukturrecht.

5. Befürchten Sie allfällige Interessenkonflikte zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreibern der Infrastruktur? Wenn ja, was könnte die OTIF zur Vermeidung solcher Konflikte oder zu ihrer Lösung beitragen?

Konflikte sind nicht auszuschließen, obwohl der jetzt vorgesehene Rechtsrahmen (Anhang CUI) zu ihrer Begrenzung beitragen dürfte.

Ferner können bei Konflikten die von der UIC eingeführten Schlichtungs- und Schiedsverfahren angewandt werden.

6. Wo sehen Sie - über das Ergebnis der COTIF-Revision hinaus - einen Handlungs- und Regelungsbedarf auf der Ebene der Staaten, insbesondere um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr zu erhöhen?

Insbesondere die Abschaffung der Grenzformalitäten (vor allem der Zollformalitäten aber auch der Polizeikontrollen).

Wenn einige Formalitäten beibehalten werden sollten, müssten sie in den Versand- bzw. Empfangsbahnhof (im intermodalen Verkehr z.B. in die Terminals) verlegt werden.

Intermodalität: Die Eisenbahnen wollen ein interna-

tionales Abkommen (s. die Stellungnahme hierzu, S. 4).

Informationsrecht: Die Vorschriften in Sachen E-Commerce und vor allem elektronische Signatur sind unter Berücksichtigung der EU-Richtlinie 1999/93/EG zu vereinheitlichen.

7. Sehen Sie konkrete Hindernisse für eine erfolgreiche Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs, die von den Staaten zu verantworten sind und nur von diesen beseitigt werden können?

Es kann zu Beschränkungen im Zollbereich (vereinfachtes Versandverfahren) kommen.

Die Anerkennung der elektronischen Dokumente muss beschleunigt werden (z.B. im Gefahrgutverkehr).

Die Sprachprobleme müssen durch die Zulassung der automatischen Übersetzung verringert werden.

Durch das Bestehen von zwei verschiedenen Rechtssystemen (CIM-CIV; SMGS-SMPS) wird die Abwicklung der Verkehre durch Gebiete, die von den beiden Systemen betroffen sind, erheblich erschwert.

8. Erachten Sie die Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente, insbesondere ein Finanzierungsinstrument nach dem Konzept des geplanten Unidroit-Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglichen Ausrüstungsgegenständen für sinnvoll, notwendig oder überflüssig? Die Texte sind im Internet abrufbar unter der Adresse: Unidroit

www.unidroit.org.

Die UIC hat eine Umfrage bei ihren Mitgliedern eingeleitet. Zu diesem Entwurf wird noch ein Vorbehalt im Zusammenhang mit dem gemeinwirtschaftlichen Auftrag angemeldet, den die Unternehmen auch künftig in allen Fällen erfüllen müssen. Folglich müssen die Pfändungsverfahren für das Material unter Berücksichtigung der COTIF-Bestimmungen angepasst werden.

9. Halten Sie die derzeitige faktische Aufgabenteilung zwischen verschiedenen im Eisenbahnbereich tätigen Organisationen (auf staatlicher und Unternehmensebene) für zweckmäßig und effizient?

- Wie beurteilen Sie die Entwicklung der vergan-

genen 10 Jahre betreffend eine Annäherung Ost-West im Eisenbahnbereich?

- Wie schätzen Sie die Chancen in der nächsten Zukunft ein, effizientere Strukturen auf internationaler Ebene zu schaffen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden? Kann Ihrer Meinung nach die neue Fassung des COTIF nach ihrem Inkrafttreten dazu beitragen?

Die derzeitige Aufteilung der Aufgaben der auf Ebene der Staaten tätigen Organisationen ist unserer Ansicht nach richtig und wirksam. Es ist jedoch darauf zu achten dass sich ihre Aufgaben nicht überschneiden, was dank einer guten Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Akteuren erreicht werden kann.

- a) Ost-West: Die Entwicklung schreitet - allerdings nur langsam - voran. So lange seitens der Politiker und der Wirtschaft kein spürbarer Druck ausgeübt wird, wird auf juristischer Ebene nichts geschehen.

Auf betrieblicher Ebene hat die UIC die OST/WEST-Task Force zur Erleichterung der Integration der mittel- und osteuropäischen Bahnen eingerichtet.

- b) Wir halten die eingerichteten Strukturen, die auf Vermeidung von Doppelarbeit und auf Komplementarität abzielen (UIC = Betrieb, Technik und Kommerzielles (unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechtes), GEB = EU-Verkehrspolitik, CIT = Transportrecht), für effizient.

Stellungnahme der Eisenbahnen bezüglich eines Übereinkommens für intermodale Transporte¹

Der internationale Eisenbahnverkehr ist im „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr“ (COTIF) vom 9. Mai 1980 geregelt. Dieses wurde von den 39 Mitgliedstaaten gerade überarbeitet und Anfang Juni 1999 in Vilnius verabschiedet. Das neue COTIF wird voraussichtlich 2003 in Kraft treten, sofern es von zwei Dritteln seiner Mitgliedstaaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt wird.

Nach Artikel 2 § 2 COTIF unterliegen durchgehende internationale Beförderungen, die außer auf Eisenbahnlinien auf Linien zu Land, zur See und auf Binnengewäs-

¹ s. Zeitschrift 3/2000, S. 236/237 und 5/2000, S. 375.

sern durchgeführt werden, den einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF, vorausgesetzt diese Linien wurden von den Mitgliedstaaten beim Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) in Bern eingetragen. Binnentransporte, die nicht auf eingetragenen Linien, aber unter Verantwortung der Eisenbahn, ergänzend zum Schienenverkehr erfolgen, fallen ebenfalls unter diese Regelung.

Das neue COTIF (Art. 1 § 3 und 4 CIM) modifiziert diese Rechtslage etwas. Die obligatorische Eintragung von Eisenbahnlinien - nicht jedoch jene von See oder Binnenschiffahrtlinien - wird aufgehoben. Ferner stellt der neue Text klar, dass die Ausdehnung der CIM auf die Straßenbeförderung eine grenzüberschreitende Schienenbeförderung voraussetzt.

Gemäß den COTIF-Beistimmungen kommt somit einheitliches Recht auch auf multimodale Transporte zur Anwendung. Allerdings reichen diese Bestimmungen nicht aus, da sie nur bestimmte Fälle erfassen. Die Globalisierung der Wirtschaft erfordert eine umfassende Regelung multimodaler Transporte, eine Entwicklung, der sich die Eisenbahnunternehmen voll und ganz stellen.

In Ermangelung einer umfassenden einheitlichen Regelung wurden eine Reihe vertraglicher Regelungen geschaffen, die in ihrer Vielfalt das multimodale Transportrecht jedoch eher zersplittern als vereinheitlichen. Speziell mit Blick auf die UNCTAD/IHK-Regeln für intermodale Transporte ist festzustellen, dass sie zwar ein wertvolles Instrument darstellen, jedoch nicht ausreichen, denn

- als Vertragsrecht gehen sie zwingendem nationalen bzw. internationalen Recht nach;
- die Haftungsbestimmungen sehen verschiedene Arten der Freistellung vor und gehen damit vom Einheitlichkeitsprinzip ab. Das Gleiche gilt für das dreiteilige System der Aufteilung mit seinen transportarteigenen Begrenzungen, das Begrenzungen für See- und Binnengewässerstrecken, einen Sonderstatus für nicht See- bzw. Binnengewässerstrecken betreffende Beförderungen und den Rückgriff auf das Netzsystem vorsieht, wenn der Schadensort festgestellt werden kann;
- sie regeln weder den Gerichtsstand noch das anwendbare Recht.

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung RID/ADR

Unfall/Zwischenfall
(Abschnitt 1.8.5 des umstrukturierten RID/ADR)

Hamburg, 21./22. Februar 2001

Grundsätzliche Ausführungen

Der Vertreter der OTIF berichtete, dass die Unfallberichte der einzelnen Staaten anonymisiert in die Website der OTIF eingestellt werden sollen. Er bemerkte außerdem, dass die Berichtspflicht für Unfälle, die sich im Rahmen der Befüllung oder bei der Entladung ereignen, nicht durch den Beförderer bzw. den Betreiber von Eisenbahninfrastruktur erfüllt werden kann.

Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass sich der Arbeitsauftrag der Arbeitsgruppe nur auf den derzeitigen Text des umstrukturierten RID/ADR bezieht und eine Ausdehnung der Berichtspflicht auf weitere Berichtspflichtige nicht Gegenstand dieser Arbeitsgruppensitzung ist.

Unabhängig davon soll die Gemeinsame Tagung darauf hingewiesen werden, dass ein vollständiger Überblick über das Unfallgeschehen nur möglich ist, wenn weitere Beteiligte zur Abgabe von Berichten verpflichtet werden.

Diskussion der einzelnen Kriterien

Die Arbeitsgruppe diskutierte anschließend erneut über die verschiedenen bei der Tagung vom 17./18. August 2000 festgelegten Kriterien (s. Zeitschrift 5/2000, S. 350 ff)

„Personenschaden“

Das Kriterium Personenschaden wurde bei der Definition der Arbeitsunfähigkeit zur Verdeutlichung mit der Ergänzung „von mindestens 3 aufeinanderfolgenden Tagen“ versehen.

“ Produktaustritt“

- a) unmittelbare Gefahr des Produktaustrittes

Im Rahmen der Diskussion über das Kriterium der

unmittelbaren Gefahr des Produktaustrittes wurde insbesondere die Frage kontrovers diskutiert, ob die Berichtspflichtigen durch eine zu hohe Berichtszahl über Gebühr belastet werden. Dies war mit dem Argument abzuwägen, dass eine umfassende Berichtspflicht dem RID-Fachausschuss und der ECE/UNO (WP.15) wichtige Hinweise für bestehende Regelungsdefizite an die Hand gibt. Aus der Diskussion war abschließend eine Tendenz erkennbar, den möglichen Produktaustritt als sinnvolles Kriterium beizubehalten.

Deshalb wurde einvernehmlich vorgeschlagen, der Gemeinsamen Tagung die Diskussion darüber vorzutragen. Falls die Gemeinsame Tagung das Kriterium der unmittelbaren Gefahr des Produktaustrittes akzeptiert, sollte für die eindeutige Anwendung dieses Kriteriums die Aufnahme des folgenden klarstellenden Satzes erwogen werden: „In der Regel ist dies anzunehmen, wenn das Behältnis aufgrund von strukturellen Schäden für die nachfolgende Beförderung nicht mehr geeignet ist, oder aus anderen Gründen keine ausreichende Sicherheit gewährleistet ist. (z.B. durch Verformung von Tanks/Behältern deren Inhalt über den unten genannten Mengengrenzen liegt, Umkippen eines Tanks oder Brand in unmittelbarer Nähe)“.

b) Mengengrenze für Produktaustritt

Die Diskussion über die festzulegende Mengengrenze für die Berichtspflicht bei einem Produktaustritt orientierte sich im wesentlichen an Vorschlägen, die vier Mengengrenzen der Rn. 10 011 des ADR analog anzuwenden oder zwei neue Mengengrenzen (200 bzw. 333 l/kg und 1000 l/kg) bei Stoffen der Verpackungsgruppe I, II und III zu definieren und im übrigen eine grundsätzliche Berichtspflicht für die Klassen 6.2 und 7, unabhängig von den freigesetzten Mengen, vorzusehen.

Die Mehrheit der Teilnehmer sprach sich dafür aus, für die Klassen 6.2 und 7 grundsätzlich eine Berichtspflicht vorzusehen. Bei den übrigen Klassen sollte eine Differenzierung nach Verpackungsgruppen vorgenommen werden. Als Limit für die Verpackungsgruppe I wurden 333 l/kg und für die Verpackungsgruppen II und III 1000 l/kg vorgeschlagen. Stoffe und Gegenstände ohne Verpackungsgruppe sollten der Verpackungsgruppe I gleichgestellt werden.

„Sach-/Umweltschaden“

Der in Frankfurt am Main ausgearbeitete Entwurf enthält zwei Varianten für das Kriterium Sach-/Umweltschaden. Im Rahmen der Diskussion ergab sich eine eindeutige Favorisierung für die Variante 2, nach der Sach- und/oder Umweltschäden vorliegen, wenn eine bestimmte Schadenshöhe überschritten wird und dabei gefährliche Güter in beliebiger Menge ausgetreten sind.

Die Diskussion über den Grenzbetrag der Kosten ergab, dass nur die direkten Kosten einbezogen werden und Kosten des Einsatzes von Feuerwehren/Hilfskräften keine Berücksichtigung finden sollen.

Des Weiteren wurden unterschiedliche Schadenshöhen für Straße (50.000 EURO) und Schiene (250.000 EURO) ohne eine abschließende Festlegung diskutiert.

Es wurde klargestellt, dass unterschiedliche Schadensgrenzen für die Verkehrsträger nicht zu unterschiedlichen Sicherheitseinschätzungen dieser Verkehrsträger führen dürfen, sondern nur die unterschiedlichen Gegebenheiten berücksichtigen. Ferner wurde verdeutlicht, dass die Schadenshöhe ein Kriterium für das Auslösen der Berichtspflicht darstellt und nicht Inhalt des Berichtes sein soll.

„Behördenbeteiligung“

Das vorgeschlagene Kriterium für Behördenbeteiligung wurde durch einen Zusatz ergänzt, der die Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen von der Gefahr, die von dem gefährlichen Gut ausgeht, abhängig macht. Der Begriff der öffentlichen Verkehrswege wurde durch den Klammervermerk (Straße/Schiene) konkretisiert.

Weitere Vorgehensweise

Der auf der Grundlage dieser Beratungen überarbeitete Entwurf wird der Gemeinsamen Tagung (28.5.-1-6-2001) vorgelegt werden. Diese wird sich unter anderem zu den beiden folgenden Punkten zu äußern haben:

a) Umsetzung des Entwurfsinhalts

Integration in RID/ADR oder unverbindliche Richtlinie?

Der Gemeinsamen Tagung wird aus Gründen einer verbindlichen und einheitlichen Umsetzung mehrheitlich empfohlen, den Entwurf in das umstrukturierte RID/ADR zu übernehmen.

b) Einheitliches Berichtsformular

Den Mitgliedern der Arbeitsgruppe wurde das bereits praktizierte Formular des SGCI (Schweizerische Gesellschaft für chemische Industrie) mit der Bitte übergeben, dieses hinsichtlich seiner Verwendbarkeit als einheitliches Berichtsmuster zu prüfen und das Ergebnis noch vor der nächsten Sitzung der Gemeinsamen Tagung mitzuteilen.

Gegebenfalls kann in einer Arbeitsgruppensitzung während der nächsten Gemeinsamen Tagung das endgültige Berichtsmuster festgelegt werden.

Gemeinsame Tagung der Expertengruppe für das RID-Übereinkommen und der Ständigen RID-Gruppe der UIC

Luxemburg, 6.-8. März 2001

Expertengruppe für das RID-Übereinkommen

Diese Gruppe nahm die endgültige Überarbeitung dieses Übereinkommens auf der Grundlage des umstrukturierten RID vor und beschloss, die gegenwärtige Fassung des Übereinkommens auf der Grundlage der aktuellen Version des RID während einer Übergangszeit von 18 Monaten parallel zum neuen Übereinkommen beizubehalten (s. Zeitschrift 5/2000, S. 360-362). Das sich darauf beziehende UIC-Merkblatt 471-3 wurde ebenfalls fertiggestellt. Die Gruppe wurde über den Stand der Umsetzung der Richtlinien 96/49/EG (RID-Rahmenrichtlinie) und 96/35/EG (Sicherheitsberater) bei den Bahnen sowie über den Stand der Integration des Qualitätssicherungssystems im Rahmen des RID-Übereinkommens informiert.

Ständige RID-Gruppe der UIC

Die Gruppe wurde über die Daten der offiziellen Veröffentlichung des umstrukturierten RID (April/Mai 2001) sowie über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Unfall/Zwischenfall" der Gemeinsamen Tagung unterrichtet (s. S. 5 ff).

Sie äußerte sich anschließend über einige Fragen, die bei der Gemeinsamen Tagung zu behandeln sind, insbesondere über die Angaben im Frachtbrief, die Anwendung der Übergangsvorschriften und die alternative Äquivalenzformel für die Berechnung der Wanddicke von Tanks. Die Stellungnahmen werden der Gemeinsamen Tagung und gegebenenfalls dem nächsten RID-Fachausschuss mitgeteilt.

Die Gruppe behandelte außerdem verschiedene Auslegungsprobleme in den folgenden Bereichen:

- Übergabe zur Beförderung von Wagengruppen oder Zügen mit einem einzigen Frachtbrief;
- Definition des Begriffs "Wagen" in Zusammenhang mit den Vorschriften betreffend Schutzwagen (Wagen mit starrer Kupplung und Gelenkwagen);
- Beförderung von Calciumcarbid in loser Schüttung in Großpackmitteln (IBC), die auf Spezialwagen geladen sind (sind die Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung oder jene für die Beförderung in IBC anwendbar?);
- Schließung der Heizungsleitungen der Tanks im Winter (Einfrierung des Kondenswassers). Diese Frage ist dem UN-Expertenunterausschuss vorzulegen.
- Verbot der Zusammenladung von Stoffen der Klasse 1 (Explosivstoffe) - Sind diese Vorschriften auf das Verladen von Containern auf einem Tragwagen anwendbar?
- Anwendung der Vorschriften betreffend die Schutzwagen im Huckepackverkehr (hat Rn. 15 (2) Vorrang vor Rn. 141?).

Der nächste RID-Fachausschuss wird mit diesen Fragen befasst werden.

Die Gruppe wurde schließlich über die Entwicklung im Bereich der Normen (ISO und CEN) sowie über die Aktualisierung der UIC-Merkblätter, auf die im RID verwiesen wird, informiert.

Neue Ausgabe des RID

Zum 1. Juli 2001 tritt das neue RID in seiner umstrukturierten Form mit einer achtzehnmonatigen Übergangsfrist in Kraft. Um den Anwendern die Umstellung auf die neue Struktur des Regelwerks zu ermöglichen, ist das neue RID bereits heute verfügbar.

Wir haben die umstrukturierte Ausgabe des RID zum Anlass genommen, den Druck und den Vertrieb des RID auszulagern und einen Fachverlag mit diesen Aufgaben zu betrauen. Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) bleibt weiterhin Herausgeberin und behält die inhaltliche Verantwortung

für den Text.

Die offizielle deutschsprachige Ausgabe des RID ist erhältlich bei:

WEKA
 Fachverlag für technische Führungskräfte
 Morellstraße 33
 D-86159 Augsburg

Tel. (0049) (0)821 – 5973-114
 Fax (0049) (0)821 – 5973-198

zum Preis von 168 DEM (85,90 EUR) incl. CD-ROM, Mehrwertsteuer, Porto und Verpackung.

Der WEKA-Verlag wird zukünftig auch die Aktualisierung der deutschsprachigen Ausgabe des RID auf der Grundlage der von der OTIF erstellten Texte vornehmen.

Weitere Tätigkeiten

OTIF-UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls zum Entwurf eines UNIDROIT-Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials

Erste Gemeinsame Tagung

Bern, 15./16. März 2001

Die eingangs genannte Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten wurde gemeinsam vom Sekretariat der OTIF und vom Sekretariat des UNIDROIT veranstaltet. Den Vorsitz der Tagung führte Universitätsprofessor Dr. Karl F. Kreuzer, Deutschland; zur stellvertretenden Vorsitzenden wurde Frau Universitätsprofessor Ines Weinberg gewählt, die bei der zweiten Gemeinsamen Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten den Vorsitz führen soll. Zum Berichterstatter wurde Sir Roy Goode, Emeritus Professor of English Law, St. John's College Oxford, bestellt. An der Tagung nahmen die Delegierten von zwanzig Staaten und die Vertreter von vier internationalen Verbänden (UIC, CIT, Eurofima und UIP) teil.

Der Vorsitzende der vom UNIDROIT eingerichteten Eisenbahnarbeitsgruppe, Herr Howard Rosen, Berater in Eisenbahnfinanzierungsfragen der UNIDROIT-Studien-Gruppe für die Ausarbeitung einheitlicher Regeln betref-

fend internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, stellte einleitend den wirtschaftlichen Hintergrund dar, insbesondere den Bedarf an neu zu beschaffendem Eisenbahnrollmaterial, einschließlich Traktionsmaterial, sowie die mögliche Kostensenkung bei Schaffung geeigneter Finanzierungs- und Sicherungsinstrumente. Er erläuterte auch die Notwendigkeit der Schaffung eines Protokolls zum Entwurf des UNIDROIT-Übereinkommens betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials und wies auf die Unterschiede zur Luftfahrtindustrie hin. Ein Vertreter der Eurofima präsentierte seine Organisation und ihre Finanzierungsinstrumente. Den Tagungsteilnehmern wurde ferner eine Stellungnahme der Luftfahrtindustrie zur Kenntnis gebracht. Eine Darstellung der Rechtslage in Kanada und in den USA, in denen nationale Rollmaterialregister bereits bestehen, ergänzte diese Einführungen in die Problematik.

Schließlich gab der Berichterstatter einen kurzen Überblick über die Ziele und die Struktur des vom UNIDROIT vorbereiteten Übereinkommens: Dieses soll

- einen internationalen Schutz für Sicherungsrechte an beweglichen Ausrüstungsgegenständen, insbesondere Luftfahrtfahrzeugen, Eisenbahnrollmaterial und Ausrüstungsgegenständen der Raumfahrt bieten,
- einfach anwendbar sein und eine vorhersehbare Rechtslage schaffen,
- transparent sein, d.h. ein öffentlich zugängliches Register vorsehen, und
- unterschiedliche Rechtskulturen gebührend berücksichtigen.

Um den Besonderheiten der verschiedenen Wirtschaftszweige Luftfahrt, Eisenbahn und Raumfahrt Rechnung zu tragen, wurde die Struktur eines Grundübereinkommens, ergänzt durch Protokolle, die den Besonderheiten der verschiedenen Sektoren Rechnung tragen, gewählt.

Die Regierungsexperten begannen sodann die artikelweise Prüfung des von der Eisenbahnarbeitsgruppe ausgearbeiteten Entwurfes eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials (Art. I - Art. XV). Dabei wurde die Tatsache berücksichtigt, dass in Kanada und den USA nationale Rollmaterial-Register bereits bestehen.

Die künftigen Arbeiten am Übereinkommen und den Protokollen sollen wie folgt vor sich gehen:

Die Arbeiten am Grundübereinkommen und am Protokoll

für die Luftfahrt sind bereits in einem sehr weit fortgeschrittenen Stadium. Diese Texte sollen bereits im Jahr 2001 anlässlich einer diplomatischen Konferenz, die vom 29. Oktober bis 16. November in Kapstadt stattfinden wird, angenommen werden.

Das Protokoll betreffend die Besonderheiten für Ausrüstungsgegenstände in der Raumfahrt ist ebenfalls soweit fortgeschritten, so dass es den Regierungen zur Stellungnahme vorgelegt werden kann. Es soll anlässlich der 34. Tagung der UNCITRAL, die vom 25. Juni bis 13. Juli 2001 in Wien tagen wird, beraten werden.

Nach Abschluss der Arbeiten der diplomatischen Konferenz könnte das Protokoll betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials Ende des Jahres 2001 an die Ergebnisse der vorerwähnten diplomatischen Konferenz angepasst werden und eine zweite gemeinsame Tagung von Regierungsexperten für das Frühjahr 2002 (April) einberufen werden.

Die Regierungsexperten beschlossen ferner eine „Registry Task Force“ einzusetzen, die bis zu dieser zweiten Tagung von Regierungsexperten verschiedene mit der Schaffung des geplanten Registers verbundene Probleme prüfen soll. Diese Task Force wird unter dem gemeinsamen Vorsitz Italiens und der USA arbeiten. Ihre Aufgabe ist es, den Regierungsexperten Bericht zu erstatten:

- wie weit die Schlussfolgerungen für den Betrieb des Luftfahrtregisters auf das Register für Eisenbahnrollmaterial angewendet werden können,
- über die Ergebnisse einer Analyse bestehender oder möglicher regionaler Registersysteme für Eisenbahnrollmaterial,
- über die Vor- und Nachteile von Sondervorschriften für regionale Register,
- über das eindeutige Identifizierungsmerkmal und die Art der Registrierung,
- über den Nutzen und die Kosten eines Glossars gleichwertiger Beschreibungen von Eisenbahnrollmaterial und

schließlich über alle weiteren technischen und betrieblichen Fragen und ihre rechtlichen Auswirkungen.

Die Task Force hingegen hat keine rechtspolitischen Entscheidungen für das künftige Protokoll betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zu treffen.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

63. Tagung

Genf, 13.-15. Februar 2001

Ein Vertreter des Zentralamtes nahm zeitweise an der 63. Tagung (Genf, 13.-15. Februar 2001) des Binnenverkehrsausschusses teil.

Der Binnenverkehrsausschuss genehmigte den Bericht der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“, die im Verlauf des Jahres 2000 (s. Zeitschrift 5/2000, S. 374) insbesondere die üblichen Themen, wie zum Beispiel Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), Transeuropäisches Eisenbahn-Projekt (TER), Erleichterung beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnverkehr und Rolle der Eisenbahnunternehmen bezüglich der Förderung des kombinierten Verkehrs behandelte.

Das Thema der Harmonisierung der Bedingungen bei den unterschiedlichen Systemen des Eisenbahnbeförderungsrechtes stand nicht auf der Tagesordnung dieser Tagung des Binnenverkehrsausschusses. Es bleibt jedoch Bestandteil des Arbeitsprogramms 2001-2005 der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“. Der Binnenverkehrsausschuss hat hingegen diese Arbeitsgruppe aufgefordert, die Frage der Sicherheit in Tunnels bei seiner nächsten Tagung (16.-18.10.2001) zu behandeln.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm Kenntnis vom Interesse der Delegationen an der Möglichkeit, die im Bereich der multimodalen Beförderungen geltenden zivilrechtlichen Haftungsbestimmungen in Einklang zu bringen und zu harmonisieren, und beschloss, dass die Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ ihre Bemühungen im Hinblick auf die Harmonisierung dieser Bestimmungen fortsetzen sollte.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm außerdem davon Kenntnis, dass bezüglich des Übereinkommensentwurfs über ein internationales Zolltransitverfahren im Eisenbahngüterverkehr, die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ die beiden Übereinkommensentwürfe

fertiggestellt hat, wobei der erste auf dem CIM-Frachtbrief und der zweite auf dem SMGS-Frachtbrief beruht. Um die beiden Übereinkommensentwürfe eingehend prüfen zu können und um der Arbeitsgruppe zu erlauben, die Möglichkeit zu prüfen, dennoch ein harmonisiertes paneuropäisches Zolltransitverfahren für Eisenbahnbeförderungen zu schaffen (s. S. 10) beschloss der Binnenverkehrsausschuss, bei seiner nächsten Tagung auf diese Frage zurückzukommen, um zu einer endgültigen Schlussfolgerung zu gelangen.

Der Binnenverkehrsausschuss genehmigte schließlich die Berichte der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter und beglückwünschte die Arbeitsgruppe sowie die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN zum Abschluss des 1992 begonnenen Umstrukturierungsprozesses des RID und des ADR.

Arbeitsgruppe "Zollfragen, die den Verkehr betreffen"

97. Tagung

Genf, 20.-23. Februar 2001

Ein Vertreter des Zentralamtes nahm zeitweise an der 97. Tagung (Genf, 20.-23.2.2001) der Arbeitsgruppe "Zollfragen, die den Verkehr betreffen" teil.

Die Arbeitsgruppe befasste sich insbesondere mit der Frage der Ausarbeitung von harmonisierten paneuropäischen Zolltransitverfahren, die den internationalen Eisenbahnverkehr betreffen (s. zu diesem Thema die in der Zeitschrift 6/1998, S. 370 ff veröffentlichte Abhandlung).

Bei dieser Gelegenheit wurde daran erinnert, dass die beiden zu diesem Zweck ausgearbeiteten Übereinkommensentwürfe - der erste auf der Grundlage des CIM-Frachtbriefs, der zweite auf der Grundlage des SMGS-Frachtbriefs - grundsätzlich im Jahr 2000 fertiggestellt wurden. Obwohl die Staaten, welche das Übereinkommen über das gemeinschaftliche/gemeinsame Zolltransitverfahren anwenden, an der Schaffung eines getrennten UN-Übereinkommen nicht mehr interessiert zu sein scheinen, da der CIM-Frachtbrief in diesen Staaten bereits als Zolldokument für die Eisenbahntransitverfahren verwendet wird, wurde beschlossen, die beiden Übereinkommensentwürfe auf diplomatischem Wege den Mitgliedstaaten des COTIF und den Mitgliedstaaten des SMGS zu übermitteln, um deren Meinung zur Vorgehensweise und den vorgeschlagenen Zolltransitverfahren einzuholen. Es ist vorgesehen, dass die Arbeitsgruppe die Stellungnahmen

der Staaten bei seiner Tagung im Oktober 2001 prüft.

Auf Grund des geringen Fortschritts, der seit 1995 auf diesem Gebiet zu verzeichnen ist, prüfte die Arbeitsgruppe kurz den Antrag des Sekretariates, der darauf abzielte, das TIR-Übereinkommen auf Eisenbahnbeförderungen auszudehnen, um ein einziges paneuropäisches Zolltransitverfahren zu schaffen, das allen Landverkehrsträgern auf einer gleichen Grundlage Erleichterungen bietet. Obwohl die Europäische Kommission eine Ausdehnung des TIR-Übereinkommens auf Eisenbahnbeförderungen abzulehnen scheint, beschloss die Arbeitsgruppe, diese Frage auf der Tagesordnung zu belassen.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Arbeitstreffen

Warschau, 28. Februar / 1. März 2001

Am 28. Februar und 1. März 2001 fand auf Einladung des Vorsitzenden des Komitees der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), Herrn T. Szozda, ein Arbeitsbesuch des Generaldirektors des Zentralamtes beim Komitee der OSShD in Warschau statt. Ausgehend vom Rückblick auf die Zusammenarbeit der beiden Organisationen (s. Zeitschrift 2/1995, S. 45 ff und 3/1997, S. 119 ff) tauschten die Vertreter beider Organisationen Ihre Meinungen betreffend Fragen und Bereiche, auf die sich die Zusammenarbeit in Zukunft konzentrieren soll bzw. in denen sie in Zukunft ausgebaut werden soll. Es wurde in gegenseitiger Übereinstimmung unter anderem festgestellt, dass

- die OSShD und ihre Mitgliedstaaten Nutzen aus der bei der grundlegenden Revision des COTIF in den Jahren 1995-1999 gesammelten Erfahrung insofern ziehen könnten, als sich die wirtschaftlichen Bedingungen im Eisenbahnverkehr in diesen Staaten in derselben Richtung wie in den meisten Mitgliedstaaten der OTIF verändern werden und
- dass sich die künftige Zusammenarbeit nicht nur auf den Bereich des Transportrechtes beschränken, sondern auch den technischen Bereich umfassen sollte.

Es wurde vereinbart, die weitere Zusammenarbeit anschließend in einem Briefwechsel und später allenfalls in einem "Memorandum of Understanding" zu konkretisieren, um darin eine einheitliche Handlungsphilosophie beider Organisationen festzulegen. Die Zweckmäßigkeit

eines gemeinsamen Vorgehens beider Organisationen ergibt sich daraus, dass es sich um zwei Organisationen handelt, die bei weitgehend parallelen Aufgaben - im staatlichen Verantwortungsbereich - grundsätzlich unterschiedliche geographische Gebiete¹ abdecken. In der nächsten Zukunft ist damit zu rechnen, dass einige Staaten nach wie vor das Interesse haben werden, den beiden Organisationen anzugehören² und sowohl das COTIF als auch die Abkommen SMGS³/SMPS⁴ anzuwenden; es ist sogar zu erwarten, dass die Anzahl der Staaten mit Doppelmitgliedschaft, die zwei unterschiedliche Rechtsregime anwenden, zunimmt. Dennoch ist ein einheitliches Eisenbahnverkehrsrecht und die Interoperabilität die langfristige Zielsetzung beider Organisationen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

11. Konferenz der Reklamationsdienste

Bern, 24./25. Januar 2001

Am 24. und 25. Januar 2001 fand in Bern die 11. Konferenz der Reklamationsdienste der Verbandsunternehmen des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) statt. Die OTIF war als Beobachter vertreten. Die Konferenz war mehreren Themen von allgemeinem Interesse gewidmet, die von einigen Verbandsunternehmen vorgeschlagen wurden. Abgesehen von Themen, die sich auf die Aufteilung der Entschädigungen zwischen den an einer Beförderung beteiligten Unternehmen gemäß dem Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM) beziehen, sind insbesondere folgende Themen zu erwähnen: Versicherung von Gut von ho-

hem Wert durch den Absender, Schäden am Ladegut durch schadhafte Privatwagen und Erstattungsfähigkeit von Verbrauchssteuern bei Warenverlust im internationalen Verkehr (am Beispiel von Zigarettendiebstählen). Die Themen wurden auf Grund der Unterlagen, die von den einzelnen Verbandsunternehmen vorbereitet wurden, in kommerzieller und rechtlicher Hinsicht erörtert.

Abhandlungen

Vermarktungsgesellschaften der Eisenbahnen oder neue Eisenbahnbeförderer als Vertragspartner des Reisenden?

Dr. Eva Hamerschmiedová, Ratsadjunktin beim Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern

Um die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs zu verbessern, erließ der Rat der Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1991 die Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG). Um den neuen, durch die Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Bedingungen zu entsprechen und um in dem neuen, liberalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt bestehen zu können, wurden Reformen der traditionellen Staatsbahnen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften, in den Staaten, die sich auf einen Beitritt zur Europäischen Union vorbereiten, sowie in einigen weiteren Staaten eingeleitet.

Außerdem wurden Bedingungen dafür geschaffen, dass neue Gesellschaften, entweder als eine Form der Kooperation der bestehenden Eisenbahnen oder sogar als ihre Mitbewerber entstehen konnten¹. Es handelt sich auch um solche, die über ihr eigenes, von den herkömmlichen Zügen unterschiedliches Rollmaterial, wie Hochgeschwindigkeits- und Neigezüge, verfügen und die Verkehrsleistungen mittels dieser Züge besonderer Bauart vermarkten. Es kann sich sogar um neue Eisenbahnverkehrsunternehmen handeln, die Verkehrsleistungen in eigener Verantwortung auf fremder Infrastruktur erbringen.

Die mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes verbundenen Veränderungen, insbesondere die Tren-

¹ Mitglieder der OSShD (auf staatlicher Ebene, d.h. Mitglieder der Ministerkonferenz) sind folgende Staaten: Albanien, Aserbaidschan, Bulgarien, China, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Nordkoreanische Volksrepublik, Kuba, Lettland, Litauen, Republik Moldau, Mongolei, Polen, Russische Föderation, Rumänien, Slowakische Republik, Tadschikistan, Turkmenistan, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Vietnam und Weissrussland. Ungarn, die Slowakische Republik, die Tschechische Republik und Rumänien sind jedoch nicht mehr am SMGS beteiligt; Ungarn und Rumänien sind außerdem nicht mehr am SMPS beteiligt.

² Derzeit Albanien, Bulgarien, Iran, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Tschechische Republik und Ungarn

³ Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr

⁴ Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr

¹ Hierzu siehe R. Freise, "Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr - Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander", Zeitschrift 4/1992, S. 114 ff

nung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen, haben eine umfassende Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und seiner Anhänge, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM (ER CIV und ER CIM), erforderlich gemacht, da diese Einheitlichen Rechtsvorschriften davon ausgingen, dass die Eisenbahnen, auf die sie sich beziehen, sowohl die Infrastruktur betreiben als auch die Beförderungsleistungen erbringen (s. Zeitschrift 4/1993, S. 174 ff). Diese Revision wurde anlässlich der 5. Generalversammlung (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) mit der Annahme des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF abgeschlossen (s. Zeitschrift 3/1999, S. 91 ff).

Der Vertragspartner des Reisenden nach den geltenden ER CIV ist die "Eisenbahn". Im traditionellen System der nationalen Staatsbahnen, die über ein Netz- und Traktionsmonopol verfügten, bereitete dieser Begriff keine Auslegungsschwierigkeiten. Im Eisenbahnbeförderungsrecht konnte der Begriff verwendet werden, ohne dass es einer Definition bedurfte.

Im Falle der Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen erweist sich der weite Begriff "Eisenbahn", der beide Bereiche umfasst, als nicht mehr geeignet. Da die Änderung eines internationalen Übereinkommens, das von den Mitgliedstaaten ratifiziert werden muss, erfahrungsgemäß mehrere Jahre in Anspruch nimmt, hat man auf eine vorübergehende Lösung - im Wege einer Interpretation - zurückgegriffen. Der vom Verwaltungsausschuss im November 1993 einberufene ad-hoc-Ausschuss beschloss die "Zusatzbestimmungen (DCE) zur Interpretation der ER CIV im Fall der Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen" (s. Zeitschrift 4/1993, S. 168 ff). Zusatzbestimmungen gleicher Art wurden auch zur Interpretation der ER CIM beschlossen.

Gemäß DCE Nr. 3 ist mit Ausnahme des Artikels 2 CIV unter "Eisenbahn" oder "Eisenbahn, die nach der Liste gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens die Linie betreibt" (Art. 26 § 4 CIV), der Erbringer von Eisenbahnverkehrsleistungen auf CIV-Linien zu verstehen.

Bei den eingangs erwähnten neuen Gesellschaften, die Eisenbahnverkehrsleistungen im internationalen Verkehr anbieten, stellt sich aus Sicht des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes die Frage, ob die neue Gesellschaft Eisenbahnverkehrsleistungen, die durch "Eisenbahnen im herkömmlichen Sinne" erbracht werden, nur

vermarktet oder *in eigener Verantwortung unter Nutzung fremder Infrastruktur* erbringt, allenfalls ob es sich um einen gemeinsamen Betrieb der beteiligten Eisenbahnen (Art. 26 § 4 CIV) handelt. In anderen Worten, es geht um die Frage, ob die betreffende Gesellschaft als "Eisenbahn" im Sinne der ER CIV 1980 (ggf. in Verbindung mit der DCE Nr. 3) bzw. - künftig - als Beförderer im Sinne der ER CIV in der Fassung des Protokolls 1999 angesehen werden kann. Folgende Elemente sind dabei von Bedeutung:

- Konzession gemäß dem jeweiligen nationalen Recht
- Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur
- bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999: Eintragung dieser Infrastruktur in die Liste der Linien CIV (Art. 10 COTIF)
- bis zum Inkrafttreten des Protokolls 1999: Umsetzung der DCE bzw. Auslegung der ER CIV im Sinne dieser DCE.

Am Beispiel der *Cisalpino AG* wird im Weiteren aufgezeigt, wie sich die rechtliche Lage solcher Gesellschaften entwickelt. Die Cisalpino kann wie folgt charakterisiert werden:

Sie wurde als Tochtergesellschaft der Italienischen Staatsbahnen (FS), der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der BLS Lötschbergbahn gegründet. Es ist eine Aktiengesellschaft des schweizerischen Rechts. Die Gesellschaft hat den Betrieb mit ihren High-Tech-Neigezügen auf einigen Verbindungen zwischen Italien (Mailand) und der Schweiz (Genf, Bern, Basel, Zürich) im Jahre 1996 aufgenommen. In den darauf folgenden Jahren wurde das Angebot auf weitere Verbindungen (Mailand-Venedig, Florenz-Stuttgart) erweitert. Eine Verkürzung der Fahrzeit gegenüber den herkömmlichen Zügen ergibt sich einerseits daraus, dass es die Bauart der Cisalpino-Pendolino-Kompositionen dem Zug ermöglicht, schneller durch die Kurven zu fahren, und andererseits dadurch, dass der Wechsel des Triebfahrzeuges an der Grenze entfällt, da der Cisalpino-Pendolino ein Zweistrom-Zug ist².

In den Cisalpino Zügen sind herkömmliche nationale und internationale Fahrausweise gültig. Im internationalen Verkehr werden daher für die erwähnten Verbindungen CIV-Fahrausweise ausgestellt.

² Via - unterwegs mit Bahn, Bus und Schiff, Nr. 2/96 (herausgegeben von den Schweizerischen Bundesbahnen, Abteilung Kommunikation in Zusammenarbeit mit Postauto Schweiz und dem Verband öffentlicher Verkehr), "Geneigt von Genf nach Milano. Cisalpino-Pendolino nimmt Betrieb auf", S. 14

Die Frage, ob eine Gesellschaft Eisenbahnverkehrsleistungen in eigener Verantwortung erbringen darf, ist vor allem eine Frage des nationalen Rechtes betreffend die Eisenbahnkonzession. Da die Cisalpino AG eine Aktiengesellschaft des schweizerischen Rechtes ist, hängt ihre rechtliche Lage vom geltenden schweizerischen Recht und von der Entscheidung der für die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen zuständigen Behörde ab.

Als rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur kommen in Frage: eine gesetzliche Regelung (ein sich unmittelbar aus dem Gesetz ergebendes Recht), eine behördliche Bewilligung und (zusätzlich) ein - in dem vom Gesetz zugelassenen Rahmen abgeschlossener - privatrechtlicher Vertrag.

Die Richtlinie 91/440/EWG beeinflusste die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen über die Europäischen Gemeinschaften hinaus, so auch die Bahnreform in der Schweiz. Gegenwärtig wird zwischen Verkehrskonzession und Infrastrukturkonzession unterschieden.

Bis zur Umsetzung der Bahnreform in der Schweiz zum 1. Januar 1999 gab es nur eine Einheitskonzession und die konnte der Cisalpino AG, die über keine eigene Eisenbahninfrastruktur verfügt, nicht erteilt werden³. Sie war also vor dem 1. Januar 1999 kein selbständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern nur eine Vermarktungsgesellschaft. Die FS, SBB und BLS führten die Züge der Cisalpino AG im eigenen Namen und auf eigene Verantwortung. Aus Sicht des internationalen Beförderungsrechtes waren die FS, SBB und BLS die gegenüber den Reisenden - anders als im Verhältnis zu den im Binnenverkehr Reisenden - als Vertragspartner auftretenden und gemäß Artikel 26 § 4 CIV oder gegebenenfalls gemäß Landesrecht haftbaren Eisenbahnen⁴.

Seit dem 1. Januar 1999 spricht das schweizerische Recht von einer Infrastrukturkonzession, das heißt eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur. Diese berechtigt die konzessionierte Eisenbahnunternehmung, auf ihrer eigenen Infrastruktur Personen und Güter zu befördern, schließt also die Verkehrskonzession hinsichtlich der eigenen Infrastruktur mit ein⁵. Zur Benut-

zung der Infrastruktur einer anderen Eisenbahnunternehmung ist jedoch eine Netzzugangsbewilligung erforderlich⁶. Eine Netzzugangsbewilligung kann einem Unternehmen, das eine (andere) Infrastruktur betreibt, erteilt werden, wie es im Falle des Zugangs der BLS zum Netz der SBB und umgekehrt der Fall ist. Sie kann aber auch einem Unternehmen ohne eigene Infrastruktur, also einem Unternehmen nur mit einer Beförderungskonzession wie der Cisalpino AG erteilt werden.

Nach der Umsetzung der Bahnreform in der Schweiz wurde der Cisalpino AG eine Personenbeförderungskonzession sowie eine Netzzugangsbewilligung erteilt⁷. Als solche fällt sie nun unter den Begriff "Inhaber der Eisenbahnunternehmung", den die Haftung nach Eisenbahnhaftpflichtgesetz⁸ trifft, bzw. "Unternehmung", auf die sich das Transportgesetz⁹ bezieht. Diese Vorschriften regeln die Haftung und den Personenbeförderungsvertrag im Binnenverkehr in der Schweiz.

Die Eintragung in die Liste der Linien ist derzeit eine der Voraussetzungen für die Anwendung der ER CIV (Art. 1 CIV). Gemäß DCE Nr. 1 genügt es, wenn bei der Eintragung von Eisenbahnlinien im Sinne des Artikels 2 § 1 COTIF das die Infrastruktur betreibende Unternehmen in die Liste der Linien CIV eingetragen ist.

Da die befahrenen Strecken der FS, SBB und BLS seitens Italiens und der Schweiz in die Liste der Linien CIV nach Artikel 10 COTIF eingetragen sind, finden die ER CIV auf diese Verkehre Anwendung.

Bisher haben 19 Mitgliedstaaten der OTIF dem Zentralamt die Inkraftsetzung der staatlichen Zusatzbestimmungen vom November 1993 mitgeteilt. Es darf angenommen werden, dass auch diejenigen Mitgliedstaaten, die es nicht förmlich in Kraft gesetzt haben, sich in der Praxis an die in diesen Zusatzbestimmungen vorgesehene Auslegung halten. Da es sich nur um eine Auslegung handelt, kann die Tatsache, dass die staatlichen Zusatzbestimmungen in

³ Gemäß einer Mitteilung der Rechtsabteilung der SBB vom 11. April 1997 wurde das Gesuch der Cisalpino AG um eine Konzession bis zum Abschluss der Bahnreform zurückgestellt.

⁴ Mitteilung der Rechtsabteilung der SBB vom 1. April 1997 auf Anfrage des Zentralamtes

⁵ Artikel 5 des Eisenbahngesetzes, Änderung vom 20. März 1998, SR 742.101

⁶ Artikel 9 des Eisenbahngesetzes, Änderung vom 20. März 1998, SR 742.101

⁷ Mitteilung des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr vom 4. Februar 2000 auf Anfrage des Zentralamtes

⁸ Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post vom 28. März 1905, SR 221.112.742

⁹ Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr, SR 742.40, s. Art. 2 - "eine Transportunternehmung des Bundes oder eine Transportunternehmung mit einer eidgenössischen Konzession oder Bewilligung nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957"

einem Staat nicht ausdrücklich in innerstaatliches Recht übertragen wurden, kein Hindernis für eine Auslegung im Sinne dieser Zusatzbestimmungen darstellen. Die Schweiz hat auf eine Veröffentlichung und förmliche Übertragung dieser Zusatzbestimmungen in ihr nationales Recht verzichtet. Dies sollte jedoch keinen Einfluss auf die rechtliche Lage der Cisalpino AG haben und kein Hindernis dafür sein, dass die Cisalpino AG als Eisenbahn nach den ER CIV angesehen wird.

Die in den geltenden ER CIV verwendeten Begriffe "Abgangsbahn", "Bestimmungsbahn" oder "diejenige Eisenbahn, die ... die Linie betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat" stehen zwar im Zusammenhang mit der Beförderungsgemeinschaft von mehreren aufeinanderfolgenden und nacheinander in den Beförderungsvertrag eintretenden Eisenbahnen, das COTIF setzt jedoch nicht voraus, dass mehr als ein Eisenbahnunternehmen eine internationale Eisenbahnbeförderung als Vertragspartner des Kunden ausführt (s. 4. Erwägungsgrund in der Präambel zu den DCE). Die Einheitlichen Rechtsvorschriften bleiben daher anwendbar, wenn die Abgangs- und die Bestimmungsbahn ein und dasselbe Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Bei einer Auslegung im Sinne der staatlichen Zusatzbestimmungen von 1993 ist nur die Cisalpino AG als alleiniger Erbringer der Verkehrsleistung der Vertragspartner der Reisenden und daher das einzige Eisenbahnunternehmen, an das die sich Reisende oder andere Personen (die ihre Ansprüche von den Ansprüchen der Reisenden ableiten) mit ihren sich aus diesen Beförderungen ergebenden Ansprüchen wenden können.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die Cisalpino AG von einer Vermarktungsgesellschaft, also einer Kooperationsform der herkömmlichen Eisenbahnen zur Vermarktung von Verkehrsleistungen mittels neuer Neigezüge zu einem Eisenbahnbeförderer, der in eigener Verantwortung Verkehrsleistungen im internationalen Verkehr erbringt, entwickelt hat.

Beim Verkehr der TGV-Züge bleiben hingegen die betreffenden Eisenbahnen, die SNCF und die SBB - und nicht die für die Vermarktung des TGV-Angebots von der SNCF und den SBB gegründete GIE TGV - Vertragspartner der Reisenden, die die Haftung aus dem Beförderungsvertrag trifft. Bei Tötung oder Verletzung von Reisenden im Verkehr der ICE-Züge haften ebenso je nach der befahrenen Strecke die DB AG, die SBB oder die BLS¹⁰.

¹⁰ Mitteilung des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr vom 4. Februar 2000 und der BLS Lötschbergbahn vom 22. Februar 2000 auf Anfrage des Zentralamtes

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 13. September 2000¹

1. **Der Absender, dem der Empfänger seine Rechte abgetreten hat, sowie - im Wege der Subrogation - sein Versicherer sind zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigt.²**
2. **Die Verbrauchsabgaben, die nur wegen einer Schlechterfüllung der Beförderung vom Absender - und im Wege der Subrogation von seinem Versicherer - zu tragen sind - andernfalls hätte sie der Empfänger bei der Inverkehrbringung des Gutes zu zahlen - sind von dem sehr weiten Begriff "sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge", die die Eisenbahn gemäß Artikel 40 § 3 CIM zu erstatten hat, mitefasst.**

Vgl. Artikel 40 § 3 und Artikel 54 §§ 3 und 4 CIM

Die Gesellschaft P.M. beauftragte die Nationale Gesellschaft der Französischen Eisenbahnen (SNCF) mit der Beförderung von Kartons mit Zigaretten von den Niederlanden nach Frankreich, wo festgestellt wurde, dass ein Teil davon fehlte. Unter diesen Umständen klagte sie sowie ihr Versicherer - die Colonia Versicherungsgesellschaft AG - die SNCF vor dem Tribunal de commerce de Paris; dieses Gericht hat in seinem Urteil vom 30. September 1997, berichtigt mit dem Urteil vom 18. Mai 1998,

- der Klage auf Entschädigung betreffend den Wert des verlorenen Gutes stattzugeben,

¹ Das Urteil des Tribunal de commerce de Paris vom 30. September 1997, gegen das Berufung eingelegt worden ist, wurde in der Zeitschrift 3/1998, S. 153 ff veröffentlicht; siehe auch die Bemerkungen des Zentralamtes hierzu, S. 156/157

² Hinsichtlich der Klagebefugnis des Zessionärs siehe auch das in der Zeitschrift 2/2000, S. 179 ff veröffentlichte Urteil

- die SNCF verurteilt, gegenüber der Gesellschaft Colonia für alle Erstattungsansprüche betreffend Zölle und Steuern aufzukommen, die von der Steuerverwaltung erhoben werden könnten und der Gesellschaft Colonia den Betrag von 20'000.- FF gemäß Artikel 700 der Neuen Zivilprozessordnung zu zahlen,
- die SNCF zum Kostenersatz verurteilt.

Die SNCF, die Berufung gegen diese Entscheidung eingelegt hat, stellt den Antrag,

- die Klage als unzulässig zurückzuweisen, da die Berufungsbeklagten nicht berechtigt seien, Klage auf Erstattung der Verbrauchsabgaben zu erheben,
- und hilfsweise die geltend gemachten Ansprüche als unbegründet zu erklären und die Klage abzuweisen.

Die Gesellschaften P.M. und Colonia stellen den Antrag,

- das gesamte Berufungsklagebegehren der SNCF abzuweisen,
- die SNCF zu verurteilen, der Gesellschaft Colonia den Betrag von 50'000.- FF in Anwendung des Artikels 700 der Neuen Zivilprozessordnung zu zahlen und die SNCF zum Kostenersatz zu verurteilen.

Die SNCF beantragt im Übrigen, das am 24. Mai 2000 auf Antrag der Berufungsbeklagten übermittelte Parteivorbringen als Gegenstand der Verhandlung abzulehnen.

Entscheidungsgründe:

- **Zur Unzulässigkeit des Parteivorbringens vom 24. Mai 2000**

Das Parteivorbringen wurde am 24. Mai 2000, am Tag der Schlussverfügung, eingereicht;

unter diesen Umständen konnte die SNCF ihre Bemerkungen zur Anschlussberufung, die in diesen Schriftstücken enthalten war, nicht geltend machen; daher werden diese Schriftstücke nicht Gegenstand der Verhandlung bilden.

- **Zur Zulässigkeit der Klage der Berufungsbeklagten aus dem Titel der Verbrauchsabgaben**

Die SNCF macht einerseits geltend, dass nur der Empfänger - die S. - zur gerichtlichen Geltendmachung der An-

sprüche gemäß Artikel 54 des Anhangs B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (CO-TIF), der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), berechtigt sei; dieser Artikel legt fest, dass das Klagerecht des Absenders dadurch erlischt, dass der Empfänger - wie in diesem Falle - die Lieferung annimmt; andererseits weist die SNCF darauf hin, dass infolge der von der S. vorgenommenen formellen Zession die P.M. - der Absender - und ihr Versicherer nur an Stelle des Empfängers handeln könnten; daher hätten sie keine Berechtigung, die Erstattung der Verbrauchsabgaben geltend zu machen, da die Verbrauchssteuern gemäß der Richtlinie 92/12/EWG vom 25. Februar 1992 vom Absender und nicht vom Empfänger zu zahlen seien.

Die Gesellschaften P.M. und Colonia wenden ein, dass die Gesellschaft P.M. als Vertragspartei des Beförderungsvertrages, in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin und Absenderin des Gutes, die vertragliche Haftung der SNCF geltend mache, indem sie den Ersatz des erlittenen Schadens fordert, entsprechend dem Wert des gestohlenen Gutes, der zu ihren Lasten gehe, da sie ihn der S. nicht in Rechnung gestellt habe, und dem Betrag der Verbrauchsabgaben, die sie allein schulde; infolge der sog. "Abtretungserklärung" sei sie im Besitz der in Artikel 54 § 4 CIM vorgesehenen Zustimmung des Absenders und sei somit Inhaberin der Forderung gegenüber den französischen Eisenbahnen geworden; diese Klageberechtigung hänge ausschließlich mit den Rechten zusammen, über die sie verfüge.

Artikel 54 CIM, der den Titel "Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen" trägt, bezweckt die Aufzählung der Personen, die zur Klageerhebung gegenüber der Eisenbahn berechtigt sind.

Dieser Text, der sich auf andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag als Ansprüche gemäß Artikel 17 bezieht, findet in seinem Paragraph 3 Anwendung auf Inhaber des Klagerechtes hinsichtlich der Haftung, wozu das Gericht in diesem Fall angerufen wird, nämlich der Haftung der SNCF infolge eines teilweisen Verlustes des Gutes während der Beförderung, und bezeichnet in diesem Fall - entsprechend der Darlegung der Parteien - den Empfänger als Inhaber dieses Rechtes.

Die S. hat allerdings durch die sog. "Abtretungserklärung" das ausschließliche Klagerecht bei jeder Beförderung der Gesellschaft P.M. und ihrem Versicherer im Wege der Subrogation förmlich abgetreten; dieses Recht besteht unabhängig von der Frage nach dem Umfang des Rechtes auf Entschädigung, das sich aus der Prüfung des

Anspruchs dem Grunde nach ergibt.

Ferner ist in Betracht zu ziehen, dass die Gesellschaft P.M., die Partei des Beförderungsvertrages ist, die Kosten des gestohlenen Gutes getragen hat und die Verbrauchsabgaben, die sie grundsätzlich schuldet, zu zahlen hat.

Daher hat sie sowie ihr Versicherer ein eigenes Interesse, die Klage zu erheben.

Die Berufungsbeklagten haben Berechtigung und Interesse, die Klage zu erheben, ihre Klage ist also zulässig.

- Zur Klage auf Erstattung der Verbrauchsabgaben

Die SNCF bringt vor, dass es sich sowohl aus dem Wortlaut des Artikels 40 § 3 CIM, der zwingender Natur ist, als auch aus der Analyse dieses Textes durch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ergebe, dass die Entschädigung bei Verlust die Verbrauchsabgaben nicht umfasst. Sie fügt hinzu, sie könne die Entscheidung der ersten Instanz insofern nur anfechten, als diese zum Schluss kommt, dass "es unmöglich ist, im gegenwärtigen Stand zu entscheiden, da bisher keine Forderung seitens der französischen Steuer- oder Zollverwaltung erhoben wurde" und dass "die Gesellschaft Colonia einen Anspruch auf eine entsprechende Zahlung von der SNCF hätte, sollte diese französische Verwaltung die Verbrauchssteuern erheben", und zwar aus folgenden Gründen:

- Sie trage dem Wortlaut des Artikels 20 § 3 der Richtlinie 92/12/EWG nicht Rechnung, der festlegt, dass in den Fällen, in denen der Ort der Zuwiderhandlung nicht festgestellt werden kann, die Zuwiderhandlung als in dem Abgangsmitgliedstaat begangen gilt; dieser Staat erhebt die Verbrauchsabgaben gemäß dem zum Zeitpunkt des Versands geltenden Satz - die Sätze sind je nach Land nicht die gleichen;
- die so geleistete Sicherheit bedeutet, dass die Rechtmäßigkeit des Exekutionstitels vermutet wird und sie diese insoweit nicht bestreiten kann, als sie in diesem Rahmen nicht über ein Klagerecht verfügt, das darüber hinaus verjährt sein könnte;
- Die OTIF habe in ihrem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF soeben bestätigt, dass die Zölle die einzigen finanziellen erstattungsfähigen Kosten sind, während die Erstattung von Verbrauchsabgaben ausgeschlossen wird (was durch das unterschiedliche Regime der beiden Arten

von Kosten zu erklären ist).

Die Berufungsbeklagten wenden ein, dass der Wortlaut des Artikels 40 § 3 CIM es zulasse, die Verbrauchsabgaben in die Entschädigung einzuschließen, und dass der Ort des Verstoßes in Frankreich liege.

Artikel 40 § 3 CIM betreffend die Entschädigung bei Verlust legt fest: "Die Eisenbahn hat außerdem Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten".

Die Verbrauchsabgaben, die nur wegen einer Schlechterfüllung der Beförderung von der Gesellschaft P.M. (und im Wege der Subrogation von ihrem Versicherer) zu tragen sind - andernfalls hätte sie der Empfänger bei der Inverkehrbringung des Gutes zu zahlen - sind von dem sehr weiten Begriff "sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge" miteingefasst. Es ist anzumerken, dass erstens das Protokoll offenbar den Anwendungsbereich dieses Textes einschränken wollte, da es von **im Zusammenhang** mit der Beförderung des verlorenen Gutes "gezahlten Beträgen" spricht und die Verbrauchsabgaben ausdrücklich ausschließt; zweitens sind die Gerichte durch die Auslegung des Textes durch die OTIF nicht gebunden.

Die SNCF, die für die aus dem Titel der Verbrauchsabgaben geforderten Beträge aufzukommen hat, kann die Modalitäten der Erhebung nicht bestreiten; das Gericht kann nur im Rahmen des Klageantrags der Gesellschaft Colonia, der sich lediglich auf die von der französischen Verwaltung erhobenen Abgaben bezieht, entscheiden.

Das Urteil wird daher bestätigt.

...

Aus diesen Gründen

bestätigt das Gericht das angefochtene Urteil

...

[Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)

Bemerkung des Zentralamtes:

Obwohl es zutrifft, dass "die Gerichte nicht durch eine von der OTIF gegebene Auslegung gebunden sind", hält das Zentralamt seinen Standpunkt aufrecht; demnach stellt die Bezahlung von Konsum- und Verbrauchssteuern

nach Verlust des Gutes einen indirekten Schaden dar, der durch den Wortlaut des Artikels 40 § 1 CIM derzeit von einer Ersatzleistung ausgeschlossen ist (im Einzelnen siehe die Abhandlung von Dr. Karl-Otto Konow, veröffentlicht in der Zeitschrift 11/12/1987, S. 112 ff, dessen Schlussfolgerungen das Zentralamt teilt).

Der Wortlaut des Artikels 30 § 3 CIM in der Fassung des Protokolls 1999, dem übrigens die gleiche ratio legis zugrunde liegt, lautet wie folgt: "Der Beförderer hat außerdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten."

Ähnliche Entschädigungsfälle, die sich auf Zigarettentransporte zwischen Deutschland und Frankreich bezogen, bildeten Gegenstand von Verhandlungen vor deutschen Gerichten. Während das erstinstanzliche Urteil des Landgerichtes Berlin die Tabaksteuer dem Warenwert (Art. 40 § 1 CIM) zuordnete, stufte sie das Berufungsgericht als transportunabhängigen Schaden ein, also weder als Warenwert noch als Kosten im Sinne des Artikels 40 § 3 CIM. Damit hat das Berufungsgericht die von den Eisenbahnen sowie vom Sekretariat der OTIF vertretene Auffassung bestätigt. Derzeit läuft noch ein Revisionsverfahren beim deutschen Bundesgerichtshof. Die Rubrik "Rechtsprechung" wird auf diese Entscheidungen in einer der nächsten Nummern zurückkommen.

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Bern, 31. Januar/1. Februar 2001

Am 31. Januar und 1. Februar 2001 fand in Bern eine weitere ILGGRI-Tagung statt. Das Zentralamt, das schon seit einiger Zeit in dieser informellen, äußerst nützlichen Kontaktplattform für Eisenbahnaufsichtsbehörden mitwirkt, war diesmal Gastgeber, was auch Gelegenheit gab, den Sitz der OTIF vorzustellen. Deren 1966 in Betrieb genommenes Bürogebäude darf man füglich als „europäisches Haus“ bezeichnen, wo zu Recht gerade auch Funktionen unterstützt werden, wie sie die ILGGRI wahrnimmt.

Schwerpunkte des ersten ILGGRI-Treffens im Jahr 2001

waren die Probleme der Anwendung der Europäischen Norm EN 50 126/129 (RAMS) bei den Behörden sowie die geplante EU-Richtlinie über die Sicherheit der Eisenbahn, die - im Beisein des Projektleiters, Herr Anders Lundström - ein weiteres Mal intensiv diskutiert wurde. Diese Richtlinie ist auch für das Zentralamt von großer Bedeutung, wird sie doch die institutionelle Entwicklung innerhalb der EU noch einmal maßgeblich beeinflussen. Sie ist als logische Ergänzung zu den Interoperabilitätsrichtlinien und namentlich derjenigen für die konventionelle Eisenbahn zu sehen. Die diesbezüglichen Zeitvorgaben bestimmen weitgehend das Programm der Vorbereitungsarbeiten für das neue COTIF-Zulassungsrecht nach APTU/ATMF.

In Zusammenhang mit dem COTIF-Zulassungsrecht stand auch ein weiterer Programmpunkt des ILGGRI-Treffens, ausgelöst durch Arbeiten im Rahmen der UIC zum Thema der im Eisenbahnverkehr erforderlichen Datenbanken (z.B. CODIRAIL). Ein Vorschlag aus den Niederlanden geht dahin, den 12-teiligen UIC-Code gemäß UIC-Merkblatt 438-1 weiter zu entwickeln, um ihn neuen Bedürfnissen im Zusammenhang mit dem Open Access nutzbar zu machen. Das Zentralamt ist durchaus offen für eine breite Evaluation geeigneter Lösungen im Schosse der UIC unter Einbezug des gemäß ATMF vorgesehenen Fahrzeugregisters. Sie wird indessen nicht daran hindern, dieses spezifische Registerproblem auch im Rahmen eines OTIF-Projektes vordringlich mit der nötigen Tiefe zu untersuchen.

Die in der ILGGRI beteiligten Vertreter von heute 12 Eisenbahnaufsichtsbehörden gaben schließlich ihre Zustimmung zum Vorschlag des Zentralamtes, die beidseitigen bisherigen Anstrengungen zu einer synoptischen Übersicht über die Rechtsgrundlagen, Zuständigkeiten und Verfahren im Zusammenhang mit der Zulassung von Eisenbahnmaterial, prioritär Eisenbahnfahrzeugen, in den Mitgliedsstaaten zusammenzulegen. Das Zentralamt übernimmt die weitere Bearbeitung und darf dabei auf die Unterstützung von Verbindungsleuten in den beteiligten Behörden zählen.

Mitteilung des Vereinigten Königreichs

Maßnahmen gegen die illegale Einwanderung
Obligatorische Kontrollen von Eisenbahngüterwagen
Haftung der Eisenbahnbeförderer und
Versender von Gütern

Das Zentralamt als Sekretariat der OTIF hat die nachstehende Mitteilung von der Regierung des Vereinigten Königreichs erhalten:

Im Jahre 1999 hat die Regierung des Vereinigten Königreichs ein Gesetz über die Einwanderung und das Asylrecht verabschiedet, um die Anzahl der Asylbewerber im Vereinigten Königreich zu verringern. Eine der Maßnahmen dieses Gesetzes sieht vor, dass die für die illegale Einreise von Einwanderern in das Vereinigte Königreich verantwortlichen Personen eine Strafe in Höhe von £ 2000 pro Person zu zahlen haben. Diese Maßnahme gilt für Straßentransporteur seit 3. April 2000.

Das Gesetz von 1999 ermöglicht unter anderem eine Ausdehnung dieser Strafe auf den Eisenbahngüterverkehr. Nach Ablauf einer Beratungsphase hat die Regierung des Vereinigten Königreichs nunmehr Vorschriften aufgenommen, die darauf abzielen, die "Zivilstrafe" (Civil Penalty) für Personen, welche für die illegale Einreise von Einwanderern in das Vereinigte Königreich verantwortlich sind, auf den Eisenbahngüterbeförderer und -versender auszudehnen.

Die Einhaltung der besonderen Maßnahmen gemäß dem "Code of Practice" für die Anwendung dieser Vorschriften, die darauf abzielen zu verhindern, dass illegale Einwanderer Zugang zu den Güterzügen finden, stellt einen Rechtfertigungsgrund dar. Das Entdecken und das "Entfernen" der illegalen Einwanderer vor Abfahrt der Züge in Richtung Vereinigtes Königreich verhindert ebenfalls eine Bestrafung. Im Falle der Nichteinhaltung der im "Code of Practice" vorgesehenen Maßnahmen haben die verantwortlichen Personen eine Strafe in Höhe von £ 2000 für jeden entdeckten illegal in das Vereinigte Königreich einreisenden Einwanderer zu entrichten.

Der Wortlaut des "Code of Practice" sowie weitere Informationen können aus der Homepage des für die Einwanderung zuständigen Ministeriums des Vereinigten Königreichs entnommen werden. Internet-Adresse:

<http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?PageId=1256> und [1258](http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?PageId=1258).

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Lieferung 2/00, Stand August 2000, und 3/00, Stand Dezember 2000, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Personenbeförderungsrecht umfasst in Deutschland zahlreiche Rechtsvorschriften unterschiedlichen Ranges. Auf der Ebene der gesetzlichen Regelungen handelt es sich um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie weitere Gesetze, sofern sie sich auf die Personenbeförderung auf der Straße beziehen, vornehmlich die Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Reisevertrag sowie des Abschnitts des Schwerbehindertengesetzes, der die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr regelt. Von den zur Ausführung der einschlägigen Gesetze erlassenen Verordnungen sind vor allem die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr und Verordnung über den Zugang zum Beruf des Straßenverkehrsunternehmers (Berufszugangs-Verordnung) zu erwähnen. Alle diese Vorschriften werden im Kommentar von Bidinger - unter Berücksichtigung der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaften und internationaler Abkommen - ausführlich kommentiert. Das klar gegliederte, benutzerfreundliche Werk wird ständig aktualisiert und erweitert.

Mit der Lieferung 2/00 wurde die neue Berufszugangs-Verordnung für den Straßenpersonenverkehr vom 15. Juni 2000 - vorerst nur im Textteil - aufgenommen. Sie löst die Berufszugangs-Verordnung vom 9. April 1991 zum 1. Januar 2001 vollständig ab. Ein Teil der Verordnung ist bereits zum 1. Juli 2000 in Kraft getreten. Die Neufassung dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996, geändert durch Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998.

Geringfügige Ergänzungen, darunter insbesondere zusätzliche Hinweise auf neue Rechtsprechung, erfolgten in den Erläuterungen zum Personenbeförderungsgesetz. Umfangreiche Änderungen haben sich hingegen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ergeben. Neu gefasst sind auch die Erläuterungen des Statistischen Bundesamtes zur Statistik der Personenbeförderung im Straßenverkehr (Stand: Juli 1999).

Die Lieferung 3/00 enthält unter anderem den ersten Teil der überarbeiteten Kommentierung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, die auch die jüngst ergangene Rechtsprechung berücksichtigt. Im Textteil ist vor allem auf die im Jahre 2000 erfolgten Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr hinzuweisen.

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, wird somit seiner Zielsetzung gerecht und ist ein aktuelles und möglichst umfassendes Kompendium des gesamten deutschen Personenbeförderungsrechts.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2878 /2001, p. 66-68 - Commissionnaires étrangers. Faites vos choix (M. Tilche)

Idem, n° 2879/2001, p. 87/88 - Les deux commissionnaires (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 24 /2001, S. 12 - Ein juristischer Kessel Buntes. Was ein Einsteller, Halter, Mieter, Betreiber und Beförderer zu beachten haben (G. Meisch)¹

Idem, Nr. 32/2001, S. 13 - Nachnahmeregelung im Transportrecht lässt Fragen offen. Im Zweifel nur Barzahlung akzeptieren (T. Starosta); S. 14 - Seit dem 1. Januar gilt ein völlig umstrukturierter IMDG Code. Versender müssen Einstufungen prüfen (N. Müller)

Idem, Nr. 38/2001, S. 8 - Elektronischer Frachtbrief soll Mitte kommenden Jahres Realität sein. Iata hat Arbeitsgruppe eingesetzt

Journal pour le transport international, Bâle, n° 8/2001, p. 33/35 - Le tribunal a ses raisons que la Cour d'appel ne connaît pas

Idem, n° 12/2001, p. 43 - L'OCDE veut inventer la roue (J. Gillespie); p. 45 - La Convention est-elle un modèle périmé ? (B. A. Fankhauser) - L'OCDE se propose de trouver un corset juridique taillé sur mesure pour le transport combiné de marchandises au niveau international

Transportrecht, Hamburg, 1/2001, S. 7-24 - Die Haftung des Verfrachters für Konnossementsangaben (H. A. Giermann); S. 24-28 - Aktuelle Rechtsprechung zum Seehandelsrecht (J. Bracker)

Idem, Nr. 2/2001, S. 53-69 - Die Entlastung des Frachtführers von seiner Haftung nach § 425 Abs. 1 des Han-

delsgesetzbuches für Verlust und Beschädigung des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist (K. Ramming); S. 72-74 - Ablieferung von Gütern nach der Neufassung des Handelsgesetzbuches (H. Widmann)

UIC Panorama, Paris, N°16/2001 - p. 4/5 - Les chemins de fer et l'industrie s'engagent à renforcer leur coopération pour promouvoir l'interopérabilité et la recherche ferroviaire en Europe

¹ Hierzu siehe das in der Zeitschrift 4/1992, S. 157, veröffentlichte Urteil