



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2002

110. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Schweiz und Spanien, S. 19

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

97. Tagung - Wien, 23./24.5.2002 - S. 19

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

Bonn, 17.-19.4.2002, S. 20

Konsultationsseminar für die Experten der OSShD-Mitgliedstaaten

Warschau, 22.-26.4.2002, S. 24

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

Genf, 13.-17.5.2002, S. 25

Technik

Ausschreibung eines Fachspezialisten für den Bereich Technik/Zulassung im Sekretariat der OTIF, S. 27

Weitere Tätigkeiten

Arbeitstagung über die strategischen Orientie- rungen der OTIF, S. 28

OTIF - UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung - Zweite Gemeinsame Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten - Rom, 17.-19.6.2002 - S. 28

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

EU-Studie zur Eisenbahnfahrzeugidentifikation und Registrierung - Brüssel 10.6.2002 - S. 30

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen- bahnen (OSShD)

XXX. Ministerkonferenz - Vilnius, 13./14.6.2002 - S. 31

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2002 und Jubiläum "100 Jahre CIT" - Luzern, 30./31.5.2002 - S. 32

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Lyon – Urteil vom 15.9.2000 - Haftung des Beförderers für Beschädigung – qualifiziertes Verschulden (Landesrecht), S. 33

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Rail- way Inspectors (ILGGRI)

Lissabon, 23./24.5.2002, S. 37

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Berlin, 10./11.4.2002, S. 37

Association Française des Wagons de Particuliers (AFP)

Paris, 6.6.2002, S. 38

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferung 1/02, S. 38

Stolzlechner, Harald (Hrsg.), Recht der Verkehrsgewerbe, S. 39

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 40

2/2002

110. Jahrgang – April - Juni

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

Ratifizierung des Protokolls 1999

Schweiz und Spanien

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) haben zwei weitere Mitgliedstaaten, die Schweiz am 7. Mai 2002 und Spanien am 18. Juni 2002, beim vorläufigen Depositar¹ ihre Ratifikationsurkunden hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt. Damit haben bisher acht Mitgliedstaaten dieses Protokoll ratifiziert.

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).

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.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

97. Tagung

Wien, 23./24. Mai 2002

Auf Einladung Österreichs kam der Ausschuss unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) zu seiner 97. Tagung am 23. und 24. Mai 2002 in Wien zusammen.

Der Ausschuss genehmigte die Schlussfolgerungen der Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF, die am 7. und 8. März 2002 in Bern stattfand (s. Zeitschrift 1/2002, S. 9). Außerdem wurde beschlossen, dass die Schlussfolgerungen nicht veröffentlicht würden.

Der Ausschuss prüfte die Frage der Zusammensetzung und des Mandats der OTIF-Verhandlungsdelegation für die Vereinbarung mit der EG gemäß Artikel 38 COTIF 1999. Da diese Delegation begrenzt und ausgeglichen, jedoch in einer starken Verhandlungsposition sein sollte, wurde beschlossen, dass sie sich aus Vertretern von zwei Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Mitglieder der EG sind, eines Mitgliedstaates, der Beitrittskandidat zur EG ist, und aus eines Mitgliedstaates, der weder Mitgliedstaat der EG noch Beitrittskandidat zu EG ist, zu-

sammensetzen sollte. Diese Staaten sind Deutschland, das Vereinigte Königreich, Ungarn und Tunesien. Die Frage des Verhandlungsmandates wird an der 98. Tagung vom Ausschuss erneut beraten werden.

Der Ausschuss genehmigte darüber hinaus den Geschäftsbericht 2001 und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2001. Der endgültige Kilometersatz, der die Grundlage zur Berechnung der Beiträge 2001 bildet, wurde auf sFr. 6.30 festgesetzt. Der Ausschuss nahm Kenntnis von der finanziellen Lage der OTIF, die als zufrieden stellend bezeichnet wurde, sowie von der gegenwärtigen Lage des Anlagevermögens. Ein Ausgabenüberschuss in Höhe von sFr. 150'955.55 muss jedoch dem Reservefonds entnommen werden, insbesondere auf Grund des negativen Ertrags des Wertpapierpakets.

Der Ausschuss genehmigte die Änderung des Artikels 26 (Änderung der Ordnung) der Finanz- und Buchführungsordnung, die sich auf Grund des an der 96. Tagung des Ausschusses gefassten Beschlusses ergab, das Zentralamt zu ermächtigen, in eigenem Ermessen die erforderlichen und zweckmäßigen Änderungen des Kontenplanes vorzunehmen (s. Zeitschrift 4/2001, S. 71).

Das Projekt zur Modernisierung des Konferenzsaales wurde vorläufig aufgegeben (s. Zeitschrift 4/2001, S. 72). Die Frage wird zu gegebener Zeit wieder aufgegriffen werden. In der Zwischenzeit werden einige Mindestmaßnahmen ergriffen, um eine optimale Nutzung des Konferenzsaales, so wie er zurzeit besteht, sicherzustellen.

Der Ausschuss nahm Kenntnis von einem Zwischenbericht zur Personalpolitik. Das endgültige Projekt dürfte ihm bei seiner nächsten Tagung vorgelegt werden. Er beriet kurz über die Ausschreibung des Dienstpostens eines Spezialisten im Bereich Technik/Zulassung (s. Zeitschrift 1/2002, S. 4), lehnte jedoch die Herabsetzung der Ausschreibungsfrist von sechs auf drei Monate ab. Die Ausschreibung kann auf der Internet-Homepage der OTIF eingesehen werden (s. außerdem S. 27).

Schließlich beschloss der Ausschuss, seine nächste ordentliche Tagung am 7. und 8. November 2002 in Bern zu halten.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

Bonn, 17.-19. April 2002

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 17.-19. April 2002

Auf Einladung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen tagte in der Zeit vom 17. bis 19. April 2002 in Bonn eine formelle Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, die zum Ziel hatte, den Bericht der deutschen Arbeitsgruppe, die nach mehreren Eisenbahnunfällen mit Gefahrgut eingesetzt wurde, zu prüfen und daraus Änderungsvorschläge für das RID oder Anträge für Normen abzuleiten (s. Zeitschrift 4/2001, S. 75/76).

Folgende Staaten nahmen an den Beratungen teil: Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Wahl des Vorsitzenden

Herr H. Kellerhaus (Deutschland), Vorsitzender der deutschen Arbeitsgruppe, wurde zum Vorsitzenden gewählt.

Genehmigung der Tagesordnung

In einem ersten Schritt sollten die Maßnahmen geprüft werden, deren Behandlung der RID-Fachausschuss der Arbeitsgruppe übertragen hatte. In einem zweiten Schritt sollte dann geprüft werden, welche Maßnahmen sich gegenseitig beeinflussen bzw. sogar ausschließen.

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass das Ziel der Arbeiten eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus des gesamten Systems ohne Beeinträchtigung der Kon-

kurrenzsituation Schiene – Straße sein sollte. Es sollten nicht nur Kesselwagen, sondern auch der Container- und der Huckepackverkehr betrachtet werden.

Der Vertreter Frankreichs gab zu bedenken, dass Unfälle mit gefährlichen Gütern auf der Schiene eher selten seien und dass bei der Diskussion die Auswirkungen einzelner Maßnahmen auf eine Verkehrsverlagerung im Auge behalten werden sollten.

Der Vertreter Deutschlands erinnerte daran, dass der Schlussbericht der deutschen Arbeitsgruppe einen Katalog von Maßnahmen auf der Grundlage von Unfällen enthalte, die tatsächlich stattgefunden haben. Die chemische Industrie habe ein Eigeninteresse, solche Maßnahmen bei bestimmten Beförderungen einzusetzen (z.B. bei Chlortransporten), um die öffentliche Akzeptanz dieser Beförderungen zu erhöhen.

Die Arbeitsgruppe einigte sich darauf, dass zuerst die einzelnen, im Schlussbericht der deutschen Arbeitsgruppe aufgeführten Maßnahmen diskutiert werden. Nach der Diskussion aller Maßnahmen sollte dann festgestellt werden, welche Prioritäten gesetzt werden.

Überpufferungsschutzeinrichtungen

Der Vorsitzende erläuterte, dass es hierfür bereits verschiedene Ansätze gebe:

- Durch konstruktive Maßnahmen wird der aufsteigende Puffer so abgeleitet, dass es nicht zu einer Penetration des Tanks kommen kann.
- Die Vorbauten von Fahrgestellen werden so gestaltet, dass Puffer die Tankwand nicht berühren können.
- Finnische Konstruktion: An der Pufferbohle befindet sich eine Fangkralle, die den aufsteigenden Puffer des auflaufenden Wagens abfängt. An jedem Wagenende wird nur ein Puffer mit dieser Fangkralle ausgerüstet, um zu verhindern, dass sich zwei Überpufferungsschutzeinrichtungen gegenüberliegen.
- Schutzschild, das dem Tankboden vorgelagert ist und etwas mehr als die Hälfte des Tankbodens abdeckt. An diesem Schutzschild befindet sich zusätzliche eine Fangnase die aufsteigende Puffer abfängt.

Eine Nachrüstung bei vorhandenen Kesselwagen hielt der Vorsitzende für wirtschaftlich nicht vertretbar. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass eine

Nachrüstung technisch nicht immer wie bei Neubauten durchgeführt werden könne.

Die Arbeitsgruppe formulierte folgende Schutzziele:

- Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen (infolge Aufsteigen) bei hartem Auflaufen von Wagen aufeinander infolge von Unregelmäßigkeiten.
- Die Einrichtungen müssen so beschaffen sein, dass eine kontinuierliche Aus- /Nachrüstung möglich ist und im Aus-/Umrüstungszeitraum (d.h. unterschiedlicher Ausrüstungsstand) keine Erhöhung des Gefährdungspotentials stattfindet, insbesondere darf die Schutzausrüstung keine negativen Auswirkungen auf den Tankkörper haben.
- Die Konstruktionen müssen untereinander kompatibel sein und das Schutzziel nicht reduzieren.

Die Diskussion ergab Folgendes:

- Der Nutzen von Überpufferungsschutzeinrichtungen wurde allgemein anerkannt.
- Bei Neubauten ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von 10 bis 15 T€ zu rechnen.
- Eine zwingende Ausrüstung des Altwagenbestandes wurde nicht befürwortet.
- Ein Zusammenhang mit anderen Maßnahmen ist nicht erkennbar.
- Die Anwendung der Maßnahmen nur für bestimmte Stoffgruppen ist noch zu prüfen.
- Konstruktionen, die nach einer Überpufferung die mögliche Penetration des Tanks begünstigen (z.B. schräge Aufsattelung des Tanks, durch die die Puffer direkt zum Tank geleitet werden), müssen ausgeschlossen werden.

Sandwich-Cover für Tankböden

Die Diskussion führte zu folgenden Schlussfolgerungen:

- In einem Forschungsvorhaben soll die Wirkung von Sandwich-Covern bei höheren Unfallgeschwindigkeiten untersucht werden. Bisher wurden von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) nur quasi-

statische Versuche, bei Straßentankfahrzeugen auch dynamische Versuche durchgeführt.

- Das Sandwich-Cover wird für Werkstoffe, für die kein erhöhtes Arbeitsaufnahmevermögen erzielt werden kann (z.B. Aluminium), als sinnvolle Schutzmaßnahme angesehen.
- Wegen der Korrosionsproblematik sollte als Alternative die Wanddickenerhöhung in Betracht gezogen werden.

Crash-Elemente

Die Arbeitsgruppe formulierte folgendes Ziel für Energieverzehrelemente:

Energieaufnahme bei einem Auflaufstoß oder Unfall in Höhe von mindestens 800 kJ durch plastische Verformung definierter Bauteile oder ähnlich wirkender Verfahren, ohne dass es zu einer gefährlichen, direkten Krafteinleitung in den Tank kommt.

Hierzu können Crash-Elemente ein wirksames Mittel darstellen.

Schutz gegen Schwall

Die Arbeitsgruppe unterstützte die Einführung von Schwallblechen für Kesselwagen nicht. Eine alleinige Unfallwirkung durch Schwall wurde nicht erkannt.

Bremsluftkontrolle/-überwachung

Die Arbeitsgruppe zog folgende Schlussfolgerungen:

- Die technische Realisierbarkeit und Wirksamkeit sollte in einer Studie festgestellt werden.
- Die Bremsprüfung und die Ausbildung in den verschiedenen Mitgliedstaaten sollten zuerst verglichen und später vereinheitlicht werden.
- Die zuständige Behörde sollte Hinweise ausarbeiten, aus denen für den Triebfahrzeugführer ersichtlich wird, dass eine Bremsprobe nicht erfolgt ist.
- Die oben genannte kurzfristige Lösung könnte beim Neubau von Triebfahrzeugen berücksichtigt werden.
- Ein Zusammenhang mit der Maßnahme „Checkliste“ wird erkannt.

Gleitstückreibung bei Drehgestellen

Innerhalb der Arbeitsgruppe bestand Konsens darüber, dass für Neubauten nur noch Gleitstücke Stahl-Kunststoff verwendet werden. Nach Möglichkeit sollte im Rahmen von Reparaturen auch ein Austausch bei alten Fahrzeugen in Betracht gezogen werden.

Puffer und Pufferteller

Die Arbeitsgruppe kam überein, diesen Punkt in Zusammenhang mit der Maßnahme „Energieverzehrelemente“ weiterzuberaten.

Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank

Der Vertreter der UIC zählte drei Möglichkeiten der Anbindung des Tanks am Untergestell auf:

- „Deutsche Variante“: Aufsattelung des Tanks im Bereich der Drehgestelle auf Langträgern.
- „Französische Variante“: Langträger sind über die gesamte Länge des Tanks an den Tank angeschweißt.
- „Russische Variante“: Abstützung des Tanks in der Mitte auf Langträgern.

Die Arbeitsgruppe äußerte den Wunsch, dass vor einer Weiterbehandlung dieses Punktes die optimale Anbindung des Tanks am Untergestell durch ein Forschungsvorhaben untersucht wird. Dabei sollte auch geprüft werden, ob sich bei einem schweren Unfall der Tank vom Untergestell trennen soll.

Anbauten am Tank (Mannloch bei Druckgaskesselwagen, Leitern, Bühnen, etc.)

Die Arbeitsgruppe schloss sich den im Schlussbericht der deutschen Arbeitsgruppe enthaltenen Schlussfolgerungen an, d.h., dass die Anbauten an neuen Kesselwagen so zu gestalten sind, dass es im Falle eines Unfalls zum Abriss (Sollbruchstelle) kommt oder durch am Tank angeschweißte Unterlegbleche eine Penetration des Tanks verhindert wird. Auf ein UIC-Merkblatt, das solche Maßnahmen bereits vorsieht, könnte im RID verwiesen werden.

Was den bestehenden Wagenpark anbelangt, wurde vereinbart, dass diese Maßnahme in Anbetracht der zusätzlichen Kosten und des beträchtlichen Aufwands durch die Entfernung und die Wiederanbringung von Anbauten nur für zu reparierende oder zu verändernde

Anbauten Anwendung finden sollte.

Dom / Domdeckel / Füll- und Entleereinrichtungen

Was die Neubauten betrifft, so schloss sich die Arbeitsgruppe den im Schlussbericht der deutschen Arbeitsgruppe enthaltenen Schlussfolgerungen an, d.h. durch Verweis auf die Norm EN 12561 einen 4-bar-Klappdom mit 4 Befestigungspunkten vorzuschreiben.

Was den bestehenden Wagenpark betrifft, blieb die Frage des Austausches der 1-Knebel-Dome mit 1,5 bar Mindestprüfdruck umstritten, da einige Delegierten der Ansicht waren, dass für Stoffe wie Mineralölprodukte bestehende Dome mit 1,5 bar Mindestprüfdruck ausreichend sind und dass es erforderlich ist, Übergangsvorschriften (bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung, d.h. acht Jahre) vorzusehen. Andere Delegierte waren der Meinung, dass sich der Austausch auf sehr gefährliche insbesondere giftige Stoffe beschränken sollte. Um eine Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs auszuschließen, wurde eine Behandlung im Rahmen der Gemeinsamen Tagung angeregt.

Bei einer indikativen Abstimmung sprachen sich fünf Delegationen für eine generelle Abschaffung des 1-Knebel-Doms aus, fünf Delegationen votierten für eine Beibehaltung bis zur Verschrottung des Kesselwagens. Bei einer weiteren indikativen Abstimmung stimmten sieben Delegationen für den Einbau von 4-Knebel-Domen, sofern der Ausbau von 1-Knebel-Domen durch Beschädigung erforderlich wird.

Checkliste

Im Rahmen der Betriebs- und Notfallmaßnahmen stellte die Arbeitsgruppe fest, dass solche Checklisten im Eisenbahnverkehr bereits bestehen, und zwar insbesondere das UIC-Merkblatt 579-2, das RID-Güterübereinkommen zwischen verschiedenen Bahnen und/oder das UIC-Merkblatt 471-3 Punkt 5, auf das im Absatz 1.4.2.2.1 (Pflichten des Beförderers) verwiesen wird. Einige Delegierte waren daher der Meinung, dass eine zusätzliche Liste nicht gerechtfertigt sei, dies umso mehr, als gemäß Kapitel 1.3 RID das gesamte Personal, das an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt ist, eine Unterweisung erhalten muss, die den Anforderungen ihres Arbeits- und Verantwortungsbereichs Rechnung trägt.

Es wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme ihren Ursprung im Unfall von Elsterwerda hat (mangelhafte Bremsprobe). Es erweist sich daher als notwendig, die Triebfahrzeugführer in diesen Kontrollprozess einzubinden und eine allgemeine Pflicht zur

Vornahme von Kontrollen vorzusehen, auch wenn beispielsweise die Bremsprobe im Eisenbahnverkehr bereits vorgeschrieben ist.

Es wurde schließlich vereinbart, dass der Vertreter Deutschlands einen Textvorschlag mit allgemeinen Vorschriften und einem eventuellen Verweis auf eine Checkliste für die nächste Tagung vorbereitet. Eine Beratung mit den übrigen Staaten über die auf nationaler Ebene bestehenden Maßnahmen wurde angeregt.

Sicherheitstraining Personal (Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter, etc.)

Der Vertreter der UIC begrüßte diese Maßnahme und hob hervor, dass auf Grund der EU-Richtlinie (Trennung von Infrastruktur und Betrieb) und der Privatisierung der Eisenbahnen die Situation schwieriger geworden sei (Kommunikationsprobleme).

Der Vorsitzende regte an, diese Maßnahme weiterzuerfolgen, und bat die Delegierten, Informationen über die in den verschiedenen Staaten bestehenden Trainingsmaßnahmen zu sammeln.

Maßnahmen zur Reduzierung der Austrittsmengen bei Unfällen, insbesondere in Zusammenhang mit sehr giftigen Gasen

Der Vertreter der Niederlande, auf dessen Antrag dieser Punkt auf die Tagesordnung gesetzt wurde, bat um eine Diskussion über die Reduzierung der Auswirkungen in Zusammenhang mit dem Austreten von sehr giftigen verflüssigten Gasen in großen Mengen, auch wenn das totale Sicherheitsrisiko (Wahrscheinlichkeit eines Unfalles in Zusammenhang mit den Auswirkungen eines Unfalles) niedriger sei als beispielsweise bei verflüssigten Kohlenwasserstoffgasen. In diesem Zusammenhang ist nach seiner Meinung auch der im RID genannte Grenzwert (LC₅₀-Wert von 200 ppm) für die Zulassung der Beförderung von giftigen Gasen in Tanks zu überprüfen.

In diesem Zusammenhang stellte der Vertreter der Schweiz sein informelles Dokument über die in der Schweiz auf Grundlage der Störfallverordnung in Kraft gesetzten Maßnahmen vor, die die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von schweren Unfällen auf Eisenbahnstrecken schützen sollen. Auf 4 % des schweizerischen Bahnnetzes bestünden untragbare Risiken. Als eine dieser Maßnahmen sei vorgesehen, verbesserte Kesselwagen vor allem für die Beförderung von Chlor und Schwefeldioxid zu bauen.

Angesichts der großen politischen Bedeutung und des multimodalen Zusammenhangs dieses Problems gelangte die Arbeitsgruppe zu dem Schluss, dass diese Angelegenheit geeigneterweise in der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung behandelt werden sollte.

Im Laufe der Diskussion stellte der Vertreter Frankreichs fest, dass beispielsweise 80 % des Straßen-transportvolumens gefährlicher Güter Kohlenwasserstoffe seien und von diesen Stoffen auf Grund der beförderten Menge das größte Risiko ausgehe. Die gefährlichsten Stoffe werden hingegen in geringen Mengen befördert. In Frankreich zähle man jährlich 8000 Tote im Straßenverkehr. Politisch gesehen bestünde eher die Tendenz, den Akzent auf die Vorbeugung im Straßenverkehr als auf die möglichen Risiken mit schwer ermittelbarer Wahrscheinlichkeit zu setzen.

Der Vertreter Deutschlands hielt es für problematisch, sich bei der Rechtsentwicklung nach dem Beispiel der Seveso-II-Richtlinie für ortsfeste Anlagen auf Risikoanalysen zu stützen. Im Rahmen der deutschen Arbeitsgruppe habe man sich auf tatsächliche Unfälle gestützt und daraus technische Maßnahmen abgeleitet.

Verbesserung des Ausbesserungszustands der Kesselwagen

Der Vertreter der UIC, auf dessen Antrag dieser Punkt auf die Tagesordnung gesetzt wurde, erläuterte, dass die Beseitigung bestimmter Mängel wie z.B. Undichtheiten zu Verspätungen und zusätzlichen Kosten führen. Er bedauerte, dass für Unterhaltungsarbeiten keine Norm existiere. Er erinnerte an die Vorschrift im umstrukturierten RID (Unterabschnitt 1.4.3.5), die den Einsteller eines Kesselwagens verpflichte, Reparaturen am Kesselwagen so vorzunehmen, dass dieser zwischen zwei Prüfungen die Vorschriften des RID erfüllt. Er erklärte, dass die UIC beabsichtige, eine Norm mit einem Maßnahmenkatalog zu erarbeiten, die zum Ziel habe, den Ausbesserungszustand zu standardisieren. Er bat die übrigen Delegationen um Unterstützung für sein Vorhaben.

Der Vertreter Deutschlands wies auf die Tatsache hin, dass die Norm EN 12972 einheitliche Kriterien für die Prüfungen beinhalte. Er empfahl, im RID unter Bezugnahme auf Normen Verfahren für die Ausbesserung und Instandhaltung festzulegen, und regte an, dass UIC und UIP zusammenarbeiten und der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe und anschließend dem RID-Fachausschuss einen Antrag unterbreiten. Der RID-Fachausschuss könnte dann prüfen, welche Teile des Text-

vorschlag auch Tankcontainer betreffen und diese an die Gemeinsame Tagung weiterleiten.

Festlegung der vorrangigen Vorschläge zur Berücksichtigung im RID

Deutschland wird für die Maßnahmen Sandwich-Cover, Crash-Elemente, Puffer und Pufferteller, Lang-/Mittelträger, Befestigung von Anbauten an Tankkörpern, Dom und Domdeckel sowie für Checklisten konkretisierende Vorschläge unterbreiten.

UIC und UIP werden einen Antrag für den Ausbesserungszustand von Kesselwagen vorlegen.

Der Vertreter der Niederlande schlug vor, das Problem der Wiederverwendung von Kesselwagen nach einem Unfall hinzuzufügen.

Der Vertreter Deutschlands beantragte, dass das Problem der Funktion der inneren Absperreinrichtung bei Beschädigung der äußeren Einrichtungen (Absatz 6.8.2.2.2) ebenfalls geprüft wird.

Der Vertreter Schwedens erklärte, dass andere Anbauten als Dom und Domdeckel beschädigt werden können. Er wurde gebeten, diesbezüglich ein informelles Dokument mit Fotos vorzulegen.

Die Telematik, die bei dieser Tagung nicht behandelt werden konnte, wird bei der nächsten Tagung behandelt.

Der Punkt „Weiteres Vorgehen zu Themen, die für andere Gremien von Relevanz sind“ ist nicht mehr erforderlich.

Ort und Datum der nächsten Tagung

Die nächste Tagung wird am 5. und 6. September 2002 in Bonn stattfinden, und zwar wieder mit Simultanverdolmetschung in Deutsch, Englisch und Französisch, was sich als ausgezeichnet und notwendig herausgestellt hat.

Der vollständige Bericht erscheint auf der Homepage der OTIF.

Konsultationsseminar für die Experten der OSShD-Mitgliedstaaten

Warschau, 22.-26. April 2002

Am 24. und 25. September des vergangenen Jahres hatte

auf Einladung des finnischen Verkehrsministeriums in Helsinki ein informelles Treffen von Vertretern und Experten der II. Kommission der OSShD und des RID-Fachausschusses stattgefunden (s. Zeitschrift 4/2001, S. 84). Bei diesem Treffen wurde die Notwendigkeit erkannt, dass zwischen der II. Kommission der OSShD und dem RID-Fachausschuss eine engere Kooperation erforderlich ist, um die Vorschriften der Anlage II des SMGS-Abkommens mit dem RID zu harmonisieren. Es wurde als zweckmäßig erachtet, für die Experten der OSShD-Mitgliedstaaten ein Seminar zu organisieren.

Ein solches Seminar wurde auf Einladung des Komitees der OSShD in der Zeit vom 22. bis 26. April 2002 unter dem Vorsitz von Herrn Anzor Glonti am Sitz des Komitees in Warschau abgehalten. Als Referenten waren eingeladen Frau Seija Miettinen vom finnischen Ministerium für Verkehr und Kommunikation, Herr Helmut Rein vom deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in seiner Funktion als Vorsitzender des RID-Fachausschusses und Herr Jochen Conrad als Sekretär des RID-Fachausschusses. In den Beiträgen der Referenten wurden die Zusammenhänge zwischen den international geltenden Gefahrgutvorschriften (UN-Modellvorschriften und verkehrsträgerspezifische Vorschriften ICAO-TI, IMDG-Code, RID, ADR und ADN), die Aufgaben der OTIF, die Funktion der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und des RID-Fachausschusses sowie die neue Struktur des RID vorgestellt.

Im Anschluss an die Beiträge fand jeweils eine lebhafte Diskussion statt, in der von den Teilnehmern des Seminars unter anderem darauf hingewiesen wurde, dass trotz der Harmonisierung bestimmte Abweichungen der Anlage II des SMGS-Abkommens weiterhin Bestand haben müssten. So seien verschiedene Bauvorschriften für Kesselwagen wegen der teilweise sehr niedrigen Temperaturen in Russland unabdingbar. Die Referenten stellten diese Abweichungen nicht in Frage, regten aber an, diese Abweichungen in der Anlage II des SMGS-Abkommens kenntlich zu machen und eventuell auch dem RID-Fachausschuss vorzustellen.

Die Harmonisierungsarbeiten sollen nach Auskunft von Herrn Anzor Glonti vom Komitee der OSShD im Laufe dieses Jahres abgeschlossen werden. Hierfür sind drei Expertentagungen und eine Tagung der II. Kommission vorgesehen. Finanziert werden die ehrgeizigen Arbeiten durch eine von der XXIX. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD in Baku (7./8.6.2001) beschlossene Sonderzahlung in Höhe von 20'000.- Dollar.

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

Genf, 13.-17. Mai 2002

Unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) nahmen 25 Staaten des ADR sowie etwa zehn staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen an den Arbeiten dieser 72. Tagung teil.

Herr J. Capel Ferrer, Direktor der Transportabteilung, machte die Arbeitsgruppe insbesondere auf die zweite Phase der vom Generalsekretär im Zusammenhang mit der Millenniumserklärung eingeleiteten Reform der Organisation der Vereinten Nationen und die von der UNO für das neue Jahrtausend festgelegten Entwicklungsziele aufmerksam. In diesem Zusammenhang wurde das Sekretariat der ECE/UNO dazu veranlasst, ihre Tätigkeiten und Programme zu überprüfen, um deren Übereinstimmung mit den gefassten Zielen zu beurteilen. Anträgen betreffend die Aktualisierung des Mandates der ECE, die Zusammenlegung ihrer Tätigkeiten, die Festlegung der Prioritäten, die zwischenstaatliche Struktur sowie die Neuverteilung ihrer Mittel seien der Jahrestagung der Kommission bereits vorgelegt worden. Er teilte mit, dass bisher kein Antrag auf Aufhebung oder Änderung des Binnenverkehrsausschusses gestellt worden sei, die Anträge jedoch insbesondere darauf abzielten, die politischen Diskussionen den technischen Diskussionen vorzuziehen und der Umsetzung der Normen oder Übereinkommen - im Vergleich zu deren Entwicklung oder Aktualisierung - mehr Bedeutung einzuräumen. Diese Anträge werden im Laufe des Junis Gegenstand von Beratungen mit den Mitgliedstaaten der ECE/UNO sein, und die Delegationen der Arbeitsgruppe werden sich diesbezüglich eventuell bei ihren ständigen Missionen zu diesem Thema informieren wollen.

Korrekturen am ADR

Die Arbeitsgruppe nahm neue Korrekturen, die zum Teil auch die Fassung des RID betreffen, an der Ausgabe 2001 des ADR sowie an der Fassung 2003 vor, wobei letztere Korrekturen insbesondere von der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung stammen (s. Zeitschrift 1/2002, S. 5).

Beförderung begrenzter und von der Beförderungsbedingungen freigestellten Mengen

Die Arbeitsgruppe erkannte an, dass die gegenwärtigen Bestimmungen des ADR nicht ganz den logistischen Gepflogenheiten der Großverteiler, insbesondere im

Rahmen der Lieferungen an Handwerker, Supermärkte, Landwirte oder Einzelhändler entsprechen.

Die Arbeitsgruppe stellte des Weiteren fest, dass die Probleme zwar hauptsächlich im Inlandverkehr auftreten, die Industrie jedoch eine globale, internationale und harmonisierte Lösung im Rahmen des ADR einzelnen, von Fall zu Fall auf nationaler Ebene ausgehandelten Ausnahmeregelungen vorziehe.

Die Mehrzahl der Delegationen war jedoch der Auffassung, dass die von der Industrie geforderten Freistellungen nicht annehmbar seien, da sie, so wie sie beantragt wurden, verschiedenste Produkte, einschließlich gefährlicher Güter sowie verschiedenste Situationen, die in keinem Zusammenhang zur Endverteilung stehen, betreffen würden.

Nach einem Meinungsaustausch zu diesem Thema nahm die Arbeitsgruppe das Angebot des CEFIC an, eine informelle Arbeitsgruppe zu schaffen, um Vorschläge zur Lösung dieses Problems zu erarbeiten.

Sicherheit in Strassentunnels (Forts.) (s. Zeitschrift 4/2001, S. 73)

(Empfehlungen der Expertengruppe für die Sicherheit in Straßentunnels)

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis von der Maßnahme 1.07, in der die Rationalisierung der Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter in Tunnels empfohlen wird. Um diesen Empfehlungen nachkommen zu können, müssten sich einige Regierungen bereit erklären, konkrete Änderungsanträge zum ADR zu erarbeiten, wie zum Beispiel die Zuweisung der gegenwärtigen Listen der gefährlichen Güter zu den Kategorien 1 bis 5. Die Arbeitsgruppe stellte ebenfalls fest, dass die Kategorien 1 bis 5 Kriterien entsprechen, die nach der alten Klassifizierung des ADR erstellt worden sind und es demnach vielleicht zweckmäßig wäre, diese Kriterien gemäß dem umstrukturierten ADR zu überprüfen.

Bezüglich der quantitativen Risikoanalyse meinte die Vertreterin Spaniens, es sei schwierig Standardmethoden auf alle Tunnels anzuwenden. Sie bot an, Statistiken über Unfälle mit gefährlichen Gütern vorzulegen, um sie mit jenen zu vergleichen, die andere Güter betreffen.

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Empfehlungen lediglich die Straßenbeförderungen betreffen und betonte, die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in Tunnels weise die gleichen Risiken auf, oft sogar in größerem Ausmaß angesichts der beförderten Mengen. Bei gleichen Tunneltypen müssten demnach die den Straßenbeförderungen auferlegten Beschränkungen auch

für die Eisenbahnbeförderungen gelten, und zwar nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch um Wettbewerbsverzerrungen zwischen zwei Verkehrsträgern auf gleichen Strecken zu vermeiden.

Der Vorsitzende meinte dass es sinnvoll wäre, Überlegungen zu der Gefährlichkeit von in Tunnels beförderten Gütern anzustellen und den Bericht und die Schlussfolgerungen der OECD/AIPCR-Gruppe genauer zu untersuchen, um den Empfehlungen der Expertengruppe Folge leisten zu können, wobei die eventuellen Auswirkungen auf die Transportpolitik im Allgemeinen unter deren verschiedenen Gesichtspunkten berücksichtigt werden sollten.

In diesem Zusammenhang erinnerte er auch an die manchmal widersprüchlichen Interessen, die zwischen den Bereichen der Sicherheitspolitik im technischen Bereich und jener im Bereich der allgemeinen Sicherheit bestehen. Man müsse sich die Frage stellen, wieweit die empfohlenen Maßnahmen im Bereich der technischen Sicherheit einen Einfluss auf die Sicherheit im Allgemeinen haben könnten (z. B. Veröffentlichung von quantitativen Risikoanalysen, Identifizierung von Zielen für Terroristen, usw.).

Sicherheit von Gefahrgutbeförderungen

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass der Binnenverkehrsausschuss seine untergeordneten Organe aufgefordert hatte, die Unterschiede zwischen den Konzepten im Bereich der technischen Sicherheit und der allgemeinen Sicherheit festzustellen sowie die Fragen zu ermitteln, die sie unter Berücksichtigung der Arbeiten anderer Organe untersuchen könnten.

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die ADR-Vorschriften hauptsächlich den Aspekt „technische Sicherheit“ behandelten, einige dieser Vorschriften jedoch auch der „allgemeinen Sicherheit“ dienten (Ausbildung des Personals, Überwachung von Fahrzeugen, usw.) oder diesen Interessen widersprechen könnten (z. B. Bezeichnung von Fahrzeugen, die Explosivstoffe befördern). Die Interessenskonflikte zwischen den beiden Konzepten in der Vergangenheit hätten bereits zu ausführlichen Diskussionen geführt.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs teilte mit, dass die Europäische Kommission bereits eine kleine Arbeitsgruppe gebildet habe, um eine Liste von nicht zwingenden Empfehlungen zu erstellen, die den Mitgliedstaaten der Europäischen Union übermittelt würde. Diese Empfehlungen könnten der Arbeitsgruppe anlässlich ihrer Tagung im November unterbreitet werden.

Der Vertreter der IRU wünschte, dass die Beratungen zu diesem Thema innerhalb der Arbeitsgruppe oder der Gemeinsamen Tagung stattfinden, um einen weltweiten harmonisierten Ansatz für alle Vertragsparteien des ADR sicherzustellen und eine Häufung nationaler oder regionaler Ansätze zu vermeiden.

Folgearbeiten im Zusammenhang mit dem Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD) (Forts.) (s. Zeitschrift 4/2001, S. 73/74)

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass der Binnenverkehrsausschuss beschlossen hatte, eine Expertengruppe zur CRTD zu bilden, die im Jahr 2002 zweimal tagen würde (10.-12.6. und 4.-6.11.2002 während der Tagung der WP.15). Der Ausschuss wird im Lichte der Schlussfolgerungen dieser Gruppe entscheiden, ob es erforderlich erscheint, das CRTD zu überarbeiten oder ob für jeden einzelnen Verkehrsträger ein getrenntes Übereinkommen vorgesehen werden sollte.

Arbeitsprogramm

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis von den Informationen betreffend die Beratungen der Wirtschaftskommission für Europa anlässlich ihrer Jahrestagung hinsichtlich der Neuausrichtung der Programme im Rahmen der Stärkung der Organisation und der Millenniumserklärung.

In diesem Zusammenhang wurde bemerkt, dass die Rolle der Arbeitsgruppe nicht auf die Ausarbeitung von Normen beschränkt werden könne, da es eher darum gehe, ein harmonisiertes Vorschriftenwerk zu erstellen, welches den für die Regierungen der Mitgliedstaaten bestehenden sehr wichtigen sicherheitspolitischen Sorgen entspreche und sich darüber hinaus in den Rahmen einer europäischen Transportpolitik einreicht, die auf die wirtschaftliche Entwicklung aller Mitgliedstaaten abziele. Diese Tätigkeiten erfolgten im Übrigen im Zusammenhang mit einer intensiven Zusammenarbeit mit anderen internationalen zwischenstaatlichen oder nichtstaatlichen Organisationen sowie mit Normierungsorganen sowohl im Transportbereich als auch in anderen Bereichen wie zum Beispiel der Umwelt, der Gesundheit und der Arbeit. Das Sekretariat der ECE/UNO spiele dort eine wichtige Rolle, da es, indem es auch die Sekretariatsdienste für den Expertenausschuss des ECOSOC für die Beförderung gefährlicher Güter und das weltweit harmonisierten Klassifizierungs- und Bezeichnungssystem für chemische Produkte wahrnehme, es einen komplexen und wirkungsvollen

Mechanismus im Bereich der weltweiten fachgebietübergreifenden Zusammenarbeit koordiniere.

Zusätzlich zu den Nutzen, welche die Regierungen der Mitgliedstaaten des ECE/UNO und anderer Staaten, deren nationale Gesetzgebung sich unmittelbar auf das RID, ADR, ADN oder die UN-Empfehlungen stützt, daraus ziehen, hätten die Tätigkeiten der Arbeitsgruppe und des Expertenausschusses des ECOSOC direkte wirtschaftliche Auswirkungen auf den Transportbereich und die Industriebereiche der Chemie, der Erdölprodukte, der Verpackung, der Tanks sowie des Fahrzeug- und Schiffbaus. Diese Bereiche seien im Rahmen des internationalen Handels von großer Bedeutung und müssten beim Aufbau einer weltweiten Partnerschaft für die Entwicklung berücksichtigt werden.

Die Arbeitsgruppe zeigte sich erfreut über die Aufnahme eines Punktes betreffend die Auslegung des ADR auf die Tagesordnung dieser Tagung. Sie bat das Sekretariat, über die Möglichkeit nachzudenken, auf der Website der Transportabteilung die Auslegungen der Absätze des ADR, zu denen sich die Arbeitsgruppe geäußert hat, zur Verfügung zu stellen, um insbesondere Kontroversen zwischen Prüfern und Geprüften zu vermeiden.

(Übersetzung)

Technik

Ausschreibung eines Fachspezialisten für den Bereich Technik/Zulassung im Sekretariat der OTIF

Im Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ist die Stelle eines Fachsekretärs für den Bereich Technik/Zulassung zu besetzen.

Mit einer 1999 in Vilnius beschlossenen großen Revision des COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) im Zuge des europäischen Bahnreformprozesses (COTIF 1999) ist dessen Regelungsumfang auch auf den technischen Bereich bzw. die Zulassung von Eisenbahnmaterial ausgeweitet worden. Das Ziel ist ein einheitliches Zulassungsrecht für Eisenbahnmaterial und insbesondere Eisenbahnfahrzeuge. Das COTIF 1999 wird voraussichtlich im Laufe der nächsten zwei Jahre in Kraft treten. Es sind jetzt die Vorbereitungen an die Hand zu nehmen, um das neue Instrumentarium so rasch als möglich nach Inkrafttreten

nutzen zu können. Sie müssen eng abgestimmt sein auf die laufende Entwicklung des EU-Gemeinschaftsrechtes für die Eisenbahn namentlich unter dem Aspekt der Interoperabilität. Der gesuchte Mitarbeiter soll diese Vorbereitungen kompetent und wirksam unterstützen.

Im Wesentlichen geht es um die folgenden Aufgaben:

- Der Stelleninhaber muss das nötige Know how innerhalb des Zentralamtes sicherstellen und dokumentieren;
- er hat die Arbeit der für die technische Normierung zuständigen Organisationen und Instanzen zu verfolgen;
- er ist verantwortlich für das Sekretariat eines Vorläufers des künftigen Fachausschusses für technische Fragen OTIF im Hinblick auf dessen Aufgaben gemäß den neuen Anhängen F und G des COTIF 1999.
- Der Stelleninhaber muss zu eigenen spezifischen Sachbearbeitungen (Analysen, Umfragen, Auswertungen) fähig sein;
- er hat die Information an die Mitgliedstaaten der OTIF sicherzustellen und die Publikationen des Zentralamtes mit Beiträgen aus seinem Fachbereich zu unterstützen.

Die dafür geschaffene Stelle ist vorläufig für drei Jahre bewilligt. Nach deren Ablauf muss die Lage bzw. der Stellenbedarf neu überprüft werden. Die Stelle ist eingereiht nach einem dem UNO-Klassifikationssystem vergleichbaren System, wobei es sich bei der OTIF im Übrigen um eine unabhängige Organisation handelt.

Gesucht wird ein Stelleninhaber mit einer Grundausbildung technischer Richtung auf Hochschulniveau. Erfahrung im Bereich der Eisenbahntechnik, namentlich in der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen, ist von Vorteil. Der Stelleninhaber soll ein guter Administrator und Kommunikator sein. Er muss in Wort und Schrift mühelos mit der Arbeitssprache Englisch und mindestens mit einer der beiden übrigen Arbeitssprachen der OTIF (Französisch oder Deutsch) umgehen können.

Bewerbungen sind mit den üblichen Unterlagen und Zeugnissen zu richten an das **Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Bern**. Für Fragen/Auskünfte steht der Generaldirektor des OCTI, Herrn H.R. Isliker, gerne zur Verfügung. Nähere Angaben zum

COTIF (geltendes COTIF 1980 und COTIF 1999 mit seinen Anhängen) und zur OTIF sind der Homepage der Organisation unter www.otif.org zu entnehmen.

Weitere Tätigkeiten

Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF

Der Verwaltungsausschuss hat an seiner 97. Tagung die Schlussfolgerungen der Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF, die am 7. und 8. März 2002 in Bern stattfand, genehmigt. Entgegen der Ankündigung an die Leser der Zeitschrift, wird dieser Bericht jedoch nicht veröffentlicht (s. S. 19).
(Übersetzung)

OTIF-UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

Zweite Gemeinsame Tagung
des Ausschusses von Regierungsexperten

Rom, 17.-19. Juni 2002

Die Tagung wurde vom Sekretariat des UNIDROIT gemeinsam mit dem Sekretariat der OTIF in Rom, am Sitz des UNIDROIT, organisiert. Mit Delegierten von 25 Staaten, einem Vertreter der Europäischen Kommission, der Association of American Railroads (AAR) und der UNIFE war die Veranstaltung besser besucht als die erste Tagung in Bern (s. Zeitschrift 1/2001, S. 8). Dies zeigt das steigende Interesse der Staatengemeinschaft am Übereinkommen und am Eisenbahnprotokoll. Hervorzuheben ist allerdings, dass weder die UIC noch die UIP oder die EUROFIMA diesmal durch Beobachter vertreten waren.

Den Vorsitz führte Frau Prof. Inés Weinberg de Roca (Argentinien), die bereits bei der ersten Tagung in Bern für diese Funktion gewählt worden war. Da neben Französisch und Englisch, die (nach in Kraft Treten der COTIF 1999) Arbeitssprachen sowohl des UNIDROIT als auch der OTIF sind, überdies Deutsch Amtssprache der OTIF ist, war auch das Simultandolmetschen in

dieser Sprache vorgesehen. Eine Reihe von Delegierten und ein Vertreter des Sekretariates der OTIF machten von der Möglichkeit, sich in dieser Sprache auszudrücken, regen Gebrauch.

In seiner Begrüßungsrede wies der Vertreter der OTIF auf die Ereignisse seit der ersten Tagung in Bern im März 2001 hin:

- Bericht über die erste gemeinsame Sitzung von Regierungsexperten, samt Dokumenten und Teilnehmerliste, Unidroit 2001 Study LXXIII – Doc 5; OCTI/JGR/3;
- Diplomatische Konferenz in Kapstadt, erfolgreich abgeschlossen mit der Unterzeichnung des Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und des Luftfahrtprotokolls am 16.11.2001 (s. Zeitschrift 4/2001, S. 87 f.);
- Tagungen der Rail Working Group (RWG), im November 2001 (s. Zeitschrift 4/2001, S. 88) und im Mai 2002, sowie verschiedene Veranstaltungen, um für die Grundgedanken des Übereinkommens von Kapstadt zu werben (Risch, 21.11.2001, Utrecht 29.11.2001, s. Zeitschrift 4/2001, S. 88);
- Tagung einer bewusst klein gehaltenen Redaktionsgruppe, im Februar 2002: Bericht des Vorsitzenden Prof. Karl Kreutzer (s. Zeitschrift 1/2002, S. 10), s. ferner die schriftliche Vorbemerkung zum Entwurf, OTIF/JGR4 (UNIDROIT 2002 Study LXXIII – Doc 6);
- erste und bisher einzige Tagung der bei der ersten gemeinsamen Tagung in Bern eingerichteten Registry Task Force im März 2002: Vorsitzender Peter Bloch (USA), Co-Vorsitzender Fabio Croccolo (Italien) (s. Zeitschrift 1/2002, S.10);
- Aktivitäten der europäischen Kommission im Bereich Eisenbahnregister (Kick-off Sitzung Brüssel 10.6.2002)
- Interesse der EU, die bereits in Kapstadt an der Diplomatischen Konferenz teilgenommen hatte, und zwar im Hinblick auf die EG-Richtlinie über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung sowie die EG-Richtlinie betreffend Insolvenzverfahren; jetzt zeigt auch die GD TREN Interesse, selbst wenn ihr Vertreter in letzter Minute verhindert war.

An Dokumenten standen der gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten zur Verfügung:

- Einladungsschreiben vom 15.4.2002, F 15-02/501.2002;
- Tagesordnung OTIF/JGR5 vom 15.4.2002 (dem Einladungsschreiben vom 15.4.2002 beigefügt)
- Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials (zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung) OTIF/JGR/4 (UNIDROIT 2002 Study LXXIII – Doc 6) vom März 2002 (dem Einladungsschreiben vom 15.4.2002 beigefügt)
- Bericht über die erste gemeinsame Tagung von Regierungsexperten im März 2001 in Bern, samt Dokumenten und Teilnehmerliste (Unidroit 2001 Study LXXIII – Doc 5; OCTI/JGR/3 (bereits erwähnt)

Der Vorsitzende des Redaktionsausschusses (Februar 2002), Herr Prof. Karl Kreutzer, berichtete über dessen Arbeiten, die auch schriftlich in der Vorbemerkung zum Entwurf im Dokument OTIF/JGR4 dargestellt sind.

Der Vorsitzende der Registry Task force (RTF), Peter Bloch (USA) gab einen Überblick über die erste und bisher einzige Tagung dieser Gruppe (März 2002). Der im Auftrag der RTF erstellte Fragebogen wurde im Laufe der gemeinsamen Tagung der Regierungsexperten an diese mit der Bitte um möglichst baldige Antwort verteilt. Der Vertreter der OTIF wies auf den von ihm erstellten, derzeit nur in englischer Sprache vorliegenden Entwurf (19.4.2002) von „Registry Regulations“ nach dem Muster der Regulations für das Luftfahrtregister hin. Reaktionen der Mitglieder der RTF auf diesen Entwurf liegen noch nicht vor.

H. Rosen als Vorsitzender und Koordinator der Rail Working Group (RWG) gab einen Überblick über die Arbeiten dieser Gruppe und hob die wichtigsten noch offenen Probleme hervor, und zwar:

- Ausnahmen für Rollmaterial im Rahmen des „Service public“;
- Insolvenzrecht und Abhilfemassnahmen auf Grund des Protokolls;
- Identifikations- und Suchkriterium für das internationale Register;

- Regionale (transnationale) Eisenbahnnetze und internationales Register;
- Anwendung auf bestehende Transaktionen und Übergangsfrist.

Der Berichterstatter, Sir Roy Goode, berichtete ausführlich über die Diplomatische Konferenz von Kapstadt und ihre Ergebnisse.

In weiterer Folge wurde sodann an Hand der Arbeitsdokumente der Text Artikel weise durchbesprochen. Dabei wurden wiederholt zur Klärung verschiedener Fragen informelle kleine Arbeitsgruppen eingesetzt, die ausserhalb der normalen Sitzungszeit Textvorschläge auszuarbeiten hatten. Diese Arbeitsmethode bewährte sich ausserordentlich. Insbesondere konnten auf diesem Weg Lösungen für das Problem des „Service public“ und die insolvenzrechtlichen Fragen gefunden werden, die bei der nächsten gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten allerdings noch eingehend geprüft werden müssen.

Weiterhin offen blieben vor allem Fragen, die in den Bereich der RTF fallen, insbesondere hinsichtlich des Identifikations- und Suchkriteriums und der transnationalen (regionalen) Register. Angesprochen, aber keineswegs gelöst, wurden auch die Probleme, die sich daraus ergeben, dass die Mitgliedschaft der Staaten beim UNIDROIT und bei der OTIF sehr verschieden ist.

Unter dem Tagesordnungspunkt „Weitere Arbeiten“ wurde – unter Vorbehalt der Genehmigung des Verwaltungsausschusses der OTIF für die erforderlichen Kredite – folgendes Programm festgehalten:

- Ende Juli 2002:
englischer und französischer Bericht über die 2. Tagung (erstellt vom Sekretariat des UNIDROIT),
- August 2002:
offizielle deutsche Übersetzung des Übereinkommens von Kapstadt (Redaktionskonferenz zur Abstimmung zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz),
- September 2002:
Deutscher Bericht über die 2. Tagung (erstellt vom Sekretariat der OTIF),
- Noch offen:
Tagung der Registry Task force (September in Washington?),

- 23.-25. Oktober 2002:
kleine Redaktionsgruppe für den englischen und den französischen Text auf Grund der Ergebnisse der 2. Tagung,
- Ende Oktober 2002:
offizielle deutsche Übersetzung des Luftfahrtprotokolls (Redaktionskonferenz zur Abstimmung zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz),
- November/Dezember 2002:
deutscher Text des Eisenbahnprotokolls auf der Basis der Arbeiten der kleinen Redaktionsgruppe und der offiziellen deutschen Übersetzung des Übereinkommens von Kapstadt und des Luftfahrtprotokolls,
- Januar 2003:
Einladung zur 3. Gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten,
- 5.-13. Mai 2003 in Bern:
3. Gemeinsame Tagung von Regierungsexperten; der Samstag (allenfalls sogar das ganze Wochenende) soll den Arbeiten einer Redaktionsgruppe dienen.

Die 3. Tagung soll wiederum gemeinsam vom Sekretariat der OTIF und dem Sekretariat des UNIDROIT, und zwar dieses Mal in Bern, organisiert werden

Die besondere Bedeutung dieser Veranstaltung für die Zukunft der OTIF ergibt sich aus der Tatsache, dass bei der zweiten gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten praktisch alle Teilnehmer einräumen mussten, dass die OTIF derzeit die einzige auf Regierungsebene existierende Organisation des Verkehrsträgers Eisenbahn ist. Seitens der OTIF besteht gemäß den Beschlüssen von Vilnius durchaus die Bereitschaft sich dieser Aufgabe zu stellen. Das Eisenbahnprotokoll kann ein wichtiger Schritt in diese Richtung sein.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

EU-Studie zur Eisenbahnfahrzeugidentifikation und Registrierung

Brüssel 10. Juni 2002

Das „Kick-off-Meeting“ für die eingangs genannte Studie fand unter Vorsitz von Herrn Vinois (GD TREN) statt. Vertreten waren ferner die UIC, die GEB, die UIP, die AEIF, die UNIFE, die mit der Studie beauftragten Vertragspartner (Colin Buchanan and Partners und Pegasus Transconsult Ltd.) sowie die OTIF.

In seiner Einführung wies Herr Vinois u. a. auf den Zeitplan für die Fertigstellung der Studie hin: Der Schlussbericht soll am 10. Februar 2003 vorliegen. Er hob die Rolle der OTIF im Zusammenhang mit den osteuropäischen Staaten und der OSShD hervor und betonte die Bemühungen der Kommission um eine Ausdehnung der Politik der EU im Bereich des Eisenbahnwesens und des COTIF-Systems in Richtung Russischer Föderation (Besuch von Präsident Prodi, Kommissionarin Loyola de Palacio und Generaldirektor Lamoureux im Mai in Moskau).

Die Vertreter der Vertragsfirmen stellten ihr Projekt und die Methodologie sowie die Ziele der Studie vor. Sie mussten allerdings einräumen, dass im Bereich der Kosten-Nutzenanalyse die Daten relativ schwer zu beurteilen sind, so dass es sich letztlich um einen „best guess“ handeln müsse.

Die Vertreterin der UIC präsentierte die RMR-Studie (Centralized Railway Rolling Stock Register) der UIC, während der Vertreter der OTIF in seiner Eigenschaft als Mitglied der UNIDROIT Railworking Group die Aufgaben und Zielsetzungen des internationalen Registers für Sicherheitsleistungen auf Grund des am 16. November 2001 in Kapstadt unterzeichneten Übereinkommens über internationale Sicherheitsleistungen an beweglicher Ausrüstung darstellte.

Mehrere Teilnehmer, darunter auch der Vertreter der UIP und der Vertreter der OTIF, lenkten die Aufmerksamkeit auf Fragen, die sich im Zusammenhang mit dem Schutz von Geschäftsgeheimnissen und dem persönlichen Datenschutz auf Grund des europäischen Rechtes oder des Landesrechtes verschiedener Staaten stellen könnten. Die Studie, an der ein(e) Europarechts-Experte(in) teilnehmen wird, soll auch diese rechtlichen Aspekte einbeziehen. Gerade im Bereich der Dokumentation von Unterhaltsarbeiten am Rollmaterial können sich solche Fragen stellen, vor allem wenn diese Arbeiten Performance bezogen durchzuführen sind. Andererseits sind Daten über die Laufleistungen des Rollmaterials im Zusammenhang mit Sicherheitsproblemen von grosser Bedeutung.

Eine entsprechende Datenbank über die Infrastruktur soll im Zusammenhang mit dem Rollmaterialregister für

die entsprechende Transparenz im Rahmen des „open access“ und des „single market“ sorgen.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXX. Ministerkonferenz

Vilnius, 13./14. Juni 2002

Der Generaldirektor war eingeladen, als Gast an der jährlichen Ministerkonferenz der OSShD teilzunehmen, die (nach der Tagung in Baku 2001 – s. Zeitschrift 2/2001, S. 30) in Vilnius stattfand. Diese Tagung war selbstverständlich für den Vertreter der OTIF von besonderem Symbolgehalt, bedeutet doch Vilnius für die OTIF den Aufbruch in die Zukunft – was von nun an bis zu einem gewissen Grad auch von der OSShD gesagt werden kann.

Dabei ist festzustellen, dass Doppelmitglied Litauen eine ebenso sorgfältige und großzügige Gastgeberrolle spielte wie damals 1999, mit ähnlicher Kooperation zwischen Verkehrsministerium und Bahn (LG). Beide Male war die Einladung der Bahn in das historische Schloss von Trakai ein Höhepunkt.

Aus Sicht der OTIF sind vor allem die Beschlüsse zur institutionellen Erneuerung der OSShD von Bedeutung, die diesmal soweit einvernehmlich gereift waren, dass sie praktisch ohne Diskussion verabschiedet werden konnten. Sie sind offensichtlich Ausdruck des Willens der OSShD, sich als maßgebliche, vollwertige zwischenstaatliche Organisation im eurasischen Raum für die Belange der Eisenbahn zu behaupten.

Es ist somit von einer OSShD auszugehen, die an ihre Zukunft glaubt und mit den beiden schwergewichtigen Polen Russland und China in ihrem Einflussbereich die beherrschende Rolle spielen will.

Davon sind offenbar auch die OTIF-Staaten mit Doppelmitgliedschaft überzeugt – unabhängig davon, ob sie EU-Kandidaten sind oder nicht. Soweit für sie Verkehr Richtung Russland/Asien bedeutsam oder sogar maßgebend ist, müssen sie – vor allem im Güterverkehr – mit der Realität SMGS/SMPS leben.

Das gilt gerade für alle baltischen Staaten, wo der Eisenbahngütertransit von und nach Russland bzw. Weißrussland zentrale Bedeutung hat und auf der Basis SMGS abgewickelt wird, was durchaus (auf angemessenem EDV-Standard) funktioniert.

Es sind indessen auch konkrete Erfolge im Bereich der gegenseitigen Annäherung und Harmonisierung zwischen dem COTIF und dem OSShD-Transportrecht zu verzeichnen. Das von der OSShD vorgesehene Programm zur Anpassung des Gefahrgutteils des SMGS an das neue, umstrukturierte RID (so wie es mit starker Unterstützung des RID-Fachausschuss bzw. des Spezialisten des Zentralamtes definiert worden ist) ist an der XXX. Ministerkonferenz der OSShD in aller Form bestätigt worden.

Die Ukraine verfolgt eine stark auf Annäherung an die EU gerichtete Politik. In diesem Kontext ist wohl auch das wieder erwachte Interesse an der OTIF zu sehen. Es konnte erstmals wieder ein direkter Kontakt zu Leuten in der ukrainischen Staatsverwaltung hergestellt werden, die dort für das Beitrittsverfahren zuständig sind und sich dafür engagieren wollen.

Ob und wie weit die Russische Föderation (bzw. dessen Eisenbahnministerium) Interesse an einem Beitritt zum COTIF hat, ist demgegenüber eine offene Frage. Sie muss heute insbesondere unter Berücksichtigung des geplanten Beitritts der EU zum COTIF 1999 und der dahinter stehenden Interessen der EU sorgfältig überlegt werden. Das Verhältnis zu Russland, die Rolle Russlands im Zusammenhang mit der zukünftigen Positionierung von OTIF und OSShD sind jedoch unzweifelhaft zentrale Fragen für die OTIF, die in nächster Zeit vor allem auch mit Blick auf die Bedeutung und konkrete Handhabung des „Gemeinsamen Standpunkt OTIF/OSShD“ gezielt diskutiert werden müssen. Eine interessante mögliche Plattform könnte der AICCF-Kongress 2005 sein, der in Moskau stattfinden wird. In Vilnius ergab sich ein viel versprechender Kontakt mit Vertretern der AICCF (auch zur Frage, ob die OTIF nicht doch ein Interesse an einer Mitgliedschaft in der AICCF hat). Im Sinne eines ersten Annäherungsschrittes wurde vereinbart, dass die OTIF sich an einem Panel zum Thema „technische Harmonisierung/gegenseitig anerkannte Zulassung“ im Rahmen eines AICCF-Seminars 2003 in Ljubljana beteiligt.

Zum Abschluss der XXX. Ministerkonferenz der OSShD ergab sich Gelegenheit, mit dem – wieder gewählten – Vorsitzenden des Komitees der OSShD, Herrn Szozda, eine Bilanz aus Sicht der beiden Organisationen und des weiteren Vorgehens bezüglich des Gemeinsamen Standpunktes zu ziehen. Herr Szozda bestätigte den fortgeschrittenen Stand des Dokumentes, so dass es als realistisch betrachtet werden kann, dieses in aller Form 2003 anlässlich der XXXI. Ministerkonferenz der OSShD in Tbilissi (Georgien) zu verabschieden. Innerhalb der OSShD ist ein aufwendiger formeller

Vorlauf mit Vernehmlassung bei den Mitgliedstaaten offenbar unerlässlich. Der Kontakt für den erforderlichen Informationsaustausch soll (wie bereits recht gut eingespielt) auf der Ebene der Leitungen der Sekretariate der beiden Organisationen weiter vertieft werden. Die Idee, ausgehend vom Gemeinsamen Standpunkt einen Dreijahresplan für konkrete Aktionen aufzustellen, wird von Herrn Szozda positiv aufgenommen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2002 und Jubiläum "100 Jahre CIT"

Luzern, 30./31. Mai 2002

Die Feiern aus Anlass des 100-jährigen Bestehens des CIT begannen mit der Generalversammlung 2002 des CIT. Diese befasste sich wie üblich mit statutarischen Angelegenheiten wie der Genehmigung des Jahresberichtes, der Jahresrechnung und des Budgets sowie den Wahlen in den Vorstand. Darüber hinaus standen vor allem noch Fragen der neuen Organisation des CIT sowie Berichte zur Umsetzung des COTIF und zur Liberalisierung und Zusammenarbeit im Rahmen des COTIF auf der Tagesordnung.

Die Liberalisierung im Eisenbahnbereich bedingt einen grundlegenden Wandel in der rechtlichen Organisation der Eisenbahnbeförderung. Diese ist in Zukunft durch mehr Vertragsfreiheit, neue Rechtsbeziehungen und neue Beförderungsmodelle gekennzeichnet. Neben dem Transportrecht sind auch das Wettbewerbsrecht, das Steuerrecht und das Zollrecht stärker zu berücksichtigen. Dieser Wandel in der rechtlichen Organisation der Eisenbahnbeförderung hat auch Folgen für die Arbeit des CIT. Endgültige Entscheidungen wurden allerdings von der Generalversammlung 2002 noch nicht getroffen. Als Termin für die nächste Generalversammlung wurde der 22. Mai 2003 festgelegt.

Am Nachmittag des 30. Mai fand der Festakt 100 Jahre CIT statt, bei dem u.a. auch der Präsident des Verwaltungsausschusses der OTIF, Herr Michel Aymeric, eine Grußadresse der Organisation überbrachte, in der auf die engen Verbindungen zwischen dieser und dem CIT hingewiesen wurde. Der Festakt war gefolgt von einem Apéro und einem Festbankett, das auf einem historischen Raddampfer abgehalten wurde. Bei herrlichem Wetter und kulinarischen Genüssen bot es Gelegenheit zu geselligem Beisammensein, aber auch zu vielen Fachgesprächen.

Als Abschluss der Feierlichkeiten fand am Freitag, den 31. Mai ein Symposium zum Thema „Rechtliche Interoperabilität in einem liberalisierten Umfeld“ statt. Dieses ermöglichte es, wiederum auf die Wichtigkeit einer raschen in Kraft Setzung des COTIF 1999 aufmerksam zu machen und die Bedeutung der zeitgerechten Vorbereitung für die Umsetzung der Beschlüsse von Vilnius hervorzuheben.

Panel 1 im Rahmen des Symposiums wurde von Frau I. Garcin, Maître de Conférence an der Universität Lyon und Direktorin des IDIT, geleitet. Er war der „Deregulierung und Rechtssicherheit“ gewidmet. Auch in diesem Zusammenhang wurde immer wieder auf die zunehmende Komplexität der Rechtsbeziehungen hingewiesen und betont, dass Deregulierung nicht unbedingt ein weniger an Vorschriften bedeuten müsse.

Panel 2 befasste sich mit dem neuen internationalen Eisenbahnrecht. Moderator war Herr J. Capel-Ferrer (Direktor der Transportdivision der UN-ECE, Genf). Das einleitende Referat hielt Herr M. Burgmann, ehemals Generaldirektor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr und seit dem Wechsel am 1. April 2000 Leiter der Unterabteilung „Straßenverkehr“ im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Bonn. Der Generaldirektor benützte in der Folge die Gelegenheit, mit Nachdruck auf die aktuellen Probleme und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Inkraftsetzung des COTIF 1999 hinzuweisen. Wenn schon – mit gewissem Recht – kritisiert wird, dass sehr viel Zeit benötigt worden sei, um zu den Beschlüssen von Vilnius zu gelangen, wäre es um so unverständlicher, jetzt nicht alles zu unternehmen, um sie in den einzelnen Mitgliedstaaten der OTIF so rasch als möglich zu ratifizieren. Mit dem in Kraft treten des COTIF 1999 wird auch die Voraussetzung geschaffen sein für den Beitritt der EG zum COTIF 1999. Die OTIF begrüsst es sehr, dass die EG ihre Beitrittsabsicht in ihr zweites Eisenbahnpaket aufgenommen hat, und hat auf ihrer Seite bereits die erforderlichen Vorbereitungen eingeleitet. Sie ist indessen der Auffassung, es liege in der Logik eines solchen Beitritts, dass die Europäische Kommission nun die EG-Mitgliedstaaten aktiv ermuntert, die Ratifizierung des Protokolls von Vilnius beförderlich vorzunehmen, und darauf verzichtet, zum Vornherein einen generellen Vorbehalt bezüglich der Anhänge F und G COTIF 1999 einzubringen, was dessen Bedeutung als zukunftsgerichtetes umfassendes Instrumentarium für einen möglichst grossen Raum unnötig schwächt. Die grossräumige Sicht erhält ja nicht zuletzt durch eine Mitgliedschaft der EG besonderes Gewicht, was sofort die Frage des künftigen Verhältnisses zwischen OTIF

und OSShD in den Mittelpunkt rückt, das aus einer umfassenden Sicht betrachtet werden sollte.

Panel 3 behandelte neue Haftungs- und Versicherungsprobleme. Die Moderation hatte Frau R. Elzinga übernommen, die Chefjuristin der Niederländischen Eisenbahnholding, Vorsitzende der UIC-Rechtsgruppe und Gastprofessor an der Erasmus Universität in Rotterdam ist. Während Herr R. Freise in seinem Einleitungsreferat die Notwendigkeit klarer Haftungsbeziehungen hervorhob, um zu vertretbaren Versicherungslösungen zu kommen, wurde in der Podiumsdiskussion vor allem auch die schwierige Lage der Versicherungen seit dem 11. September 2001 unterstrichen.

Die Schlussfolgerungen des Symposiums präsentierte Herr J. Compère, Mitglied des Vorstandes des CIT. Seine gekonnte Zusammenfassung rückte eine ganze Anzahl wichtiger offener Fragen deutlich ins Licht.

Insgesamt war diese Festveranstaltung, an der neben dem Generaldirektor weitere Vertreter des Zentralamtes teilnahmen, dank der sorgfältigen und der perfekten Vorbereitung und der idealen Rahmenbedingungen ein grosser Erfolg beschieden.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Lyon

Urteil vom 15. September 2000

Eine offensichtliche Nachlässigkeit der Eisenbahn beim Einsatz geeigneter Mittel zur Bewachung der ihr anvertrauten Güter, die darin besteht, dass der Zugang unbefugter Personen zum Rangierbahnhof nicht verhindert wurde (offenes Metalltor, teilweise fehlendes, teilweise zerstörtes Gitter, kein Überwachungssystem) stellt ein qualifiziertes grobes Verschulden dar. Das auf diese Art und Weise nachgewiesene grobe Verschulden hat zur Folge, dass die Eisenbahn nicht in den Genuss der Haftungsbeschränkungen kommt und zum vollen Schadenersatz verpflichtet ist.¹

¹ Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 44 CIM

Vgl. Artikel 103 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch)

Sachverhalt, Ansprüche und Rechtsmittel der Parteien

Am 1. März 1994 übergab die Firma Hermès der Firma Vallier Vicher Frères 39 Pakete mit Seidenartikeln mit einem Gewicht von 828 Kilogramm zur Beförderung. Diese wurde als Sammelgut vom SNCF Bahnhof Lyon Vaise zu den eigenen Lagern des Empfängers im Bahnhof Paris Bercy in verplombten Wagen durchgeführt;

Bei Ankunft am Zielort am nächsten Morgen um 06.00 Uhr wurde festgestellt, dass eine der Türen des Wagons aufgebrochen war und ein Teil des Gutes, darunter 14 Pakete der Firma Hermès, entwendet waren;

Auf der Grundlage dieses Sachverhalts und mit Klageschrift vom 27. Oktober 1994 verklagten einerseits die Firma Hermès und andererseits deren Versicherer, die Gesellschaften P.F.A., G.A.N. und Le Continent, an welche die Rechte abgetreten wurden, sowie die Kanzlei D. und die Agentur Q., die Transportfirma Vallier Vicher, deren Versicherer, die Gesellschaft Allianz via Assurances, sowie die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) (französische Staatsbahnen) vor dem Tribunal de commerce de Lyon und beantragten, sie gemeinsam und solidarisch zur Zahlung eines Betrags in Höhe von FF 440'604.-, der sich aus dem Schadensbetrag sowie FF 20'000.- auf der Grundlage des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung (nouveau Code de procédure civile) zusammensetzte, zu verurteilen;

Nachdem mit Urteil vom 2. Mai 1994 die Sanierung des Unternehmens angeordnet worden war, hat die Transportfirma Vallier Vicher einen Abtretungsplan zu Gunsten der Nouvelle Vallier Vicher vorgelegt. Dieser Plan wurde vom Gericht am 26. Oktober 1994 mit Wirkung zum 1. November 1994 angeordnet;

Anlässlich einer am 19. Dezember 1994 unter den gleichen Umständen wie die vorherige durchgeführten Beförderung wurde bei der Ankunft im Bahnhof Paris Bercy das Verschwinden von 49 Paketen der Firma Hermès festgestellt;

Auf Grund dieses neuen Sachverhaltes verklagten die Firma Hermès und ihre Versicherer mit Klageschrift vom 19. Dezember 1995 die Firma Vallier Vicher und ... deren gerichtlich eingesetzten Verwalter, die Firma Nouvelle Vallier Vicher, die Gesellschaft Allianz via

Assurances und die SNCF und beantragten, die Beklagten zur gemeinsamen und solidarischen Zahlung eines Betrages in Höhe von FF 1'144'584.20 zu verurteilen;

Schließlich haben die Kläger mit Klageschrift vom 10. Oktober 1996 den bestellten Konkursverwalter der neuen Firma Vallier Vicher in den Rechtsstreit miteinbezogen;

Nachdem das Gericht über diese Klagen verhandelt hat, kam es mit Urteil vom 9. Februar 1998

...

- zu dem Schluss, dass die Firmen Vallier Vicher Frères und Nouvelle Vallier Vicher tatsächlich als Transportkommissionäre (*commissionnaire de transport*) gehandelt hatten, und erklärte demzufolge die von der Firma Hermès gegen sie und die SNCF geltend gemachten Ansprüche als berechtigt, jedoch nur hinsichtlich des ersten Schadenfalles;
- verurteilte es letztere in Anwendung der Haftungsbeschränkungsklauseln mangels eines nachweisbaren groben Verschuldens dazu, der Klägerin einen Betrag in Höhe von FF 44'450.- zuzüglich der ab dem 27. Oktober 1994 angefallenen gesetzlichen Zinsen zu zahlen;
- wies es die Schadenersatzforderung der Firma Hermès für den zweiten Schadensfall wegen Unbestimmtheit der Schadenssumme zurück;

Die Firma Hermès sowie die Gesellschaften P.F.A., GAN, le Continent, die Kanzlei D. und die Agentur Q. haben gegen dieses Urteil Berufung eingelegt und gemäß den am 9. März 2000 zugestellten zusammenfassenden Anträgen beantragt, dass ihnen die gesamte Streitsumme zugesprochen wird, wobei die Beklagten, mit Ausnahme der Gesellschaft Allianz via Assurances, gegenüber der sie auf ihre Berufung verzichten, in der Hauptsache zur Zahlung eines Betrags von FF 484'664.40 für den ersten Schaden und FF 1'144'584.20 für den zweiten Schaden verurteilt werden, zuzüglich der gesetzlichen Zinsen ab dem Zeitpunkt der Klage und einer Verzinsung pro volles Kalenderjahr, ...;

Die SNCF EPIC² als Anschlussklägerin hinterlegte am 4. April 2000 zusammenfassende Anträge, mit der sie die Unzulässigkeit wegen mangelnder Klagebefugnis

² Etablissement à caractère Industriel et Commercial (öffentlich-rechtliche Wirtschaftsanstalt)

der sowohl von den Versicherern der Firma Hermès als auch von der Firma Hermès selbst vorgebrachten Forderungen geltend machte, da sie nicht den Beweis erbracht haben, dass die Gesellschaften Vallier Vicher als Transportkommissionär für sie gehandelt haben, von denen sie behauptet, sie hätten lediglich als einfache Transitspediteure (*transitaires*) gehandelt, die keinen Einfluss auf die Wahl der Beförderungsmittel hatten. Des weiteren beantragte sie in jedem Fall die Präklusion der Klage gemäß Artikel 105 des Code de Commerce; subsidiär erachtete sie die Klage als unbegründet, da der vorgebrachte Schaden nicht bewiesen wurde, und weiterhin bestritt sie eine grobe Fahrlässigkeit ihrerseits und beantragte die Anwendung der Haftungsbeschränkungsregeln;

....

Woraufhin das Gericht,

...

Zur Zulässigkeit der Forderungen an die SNCF

a) hinsichtlich der Eigenschaft als Transportkommissionär der Transportunternehmen

In Erwägung, dass hinsichtlich der Zulässigkeit der Klage gegen die Gesellschaft SNCF auf der Grundlage des Artikels 101 des Code de Commerce die Klägerparteien beweisen müssen, dass beide Firmen in der Eigenschaft als Transportkommissionäre an der Beförderung beteiligt waren;

In Erwägung, dass die SNCF bestreitet, dass die beiden Firmen in dieser Eigenschaft gehandelt haben, da sie weder die Kontrolle über die Fahrwege und Beförderungsmittel noch die freie Wahl des Beförderers hatten, seien sie lediglich als Transportspediteure aufgetreten, die von der Firma Hermès beauftragt wurden, die Güter bei ihren Subunternehmern einzusammeln und die Papiere für den Eisenbahnversand vorzubereiten;

Jedoch in Erwägung der Tatsache, dass die Bezeichnung auf den beiden Beförderungsverträgen der Firma Vallier Vicher in deren Eigenschaft als Absender und Empfänger der Güter im Bahnhof Paris Bercy beweist, dass sie nicht nur als Verlader, sondern auch als Transportkommissionär handelte, der mit der Einsammlung und Anmietung des Beförderers beauftragt war, da das Monopol im Bereich der Eisenbahnbe-

förderung sie nicht an der freien Wahl dieses Beförderungsmittels hinderte, indem sie insbesondere auf einen Straßenbeförderer zurückgreifen konnte;

Hat das Gericht zu Recht die unmittelbar von der Firma Hermès gegen die SNCF als Stellvertreter der Firma Vallier Vicher eingereichte Klage zugelassen.

b) hinsichtlich der Forderungsabtretung an die Versicherer

In Erwägung, dass das Gericht die Klage der Versicherer der Firma Hermès mit der Begründung zurückgewiesen hat, dass auf Grund des Fehlens einer Datums- und Ortsangabe die vorgelegten Akten betreffend die Forderungsabtretung nichtig sind;

Jedoch in Erwägung der Tatsache, dass eine vom Versicherungsnehmer als alleinigem Nutzer unterzeichnete Abtretungsquittung gemäß Artikel L. 121-12 des Versicherungsgesetzes ein ausreichendes Beweiselement für den Forderungsübergang an die Versicherer darstellt;

Da die Vorlage in der Berufungssache von Schecks in Höhe von FF 474'664.40 im Oktober 1994 für den ersten Schaden und in Höhe von FF 600'000.- plus FF 544'584.20 im Mai und Juni 1995 für den zweiten Schaden, die auf die Société Générale gezogen waren und von den betreffenden Gesellschaften zu Gunsten ihres Versicherungsnehmers ausgestellt waren, die tatsächliche Zahlung der Schadenersatzsummen, deren Rückerstattung sie fordert, bestätigt, nunmehr die Anfechtung der Gültigkeit der vorgelegten Quittungen unwirksam macht;

Demnach sind die Versicherer berechtigt, das erstinstanzliche Urteil, das die Klage auf Grund fehlender Klageberechtigung ablehnte, anzufechten;

c) Hinsichtlich der Präklusionseinrede

In Erwägung der Tatsache, dass die SNCF die auf den Empfangsbescheinigungen ausdrücklich festgehaltenen Vorbehalte hinsichtlich der bei Empfang fehlenden Güter weder in Frage gestellt noch bestritten hat und sie selbst die Berechtigung dieser Vorbehalte ausdrücklich anerkannt hat, indem sie eine Tatbestandsaufnahme der

Wagen vornehmen ließ und bei der Polizei eine Diebstahlsanzeige eingereicht hat, ist ihre Unzulässigkeitseinrede gegenüber den Klägern aus Gründen der Nichteinhaltung der Vorschriften des Artikels 108 des Code ohne Bedeutung;

Zum Klagegrund

a) hinsichtlich der Haftung des Beförderers und deren Umfangs

In Erwägung, dass gemäß Artikel 103 des Code de Commerce die SNCF von Rechts wegen für die im Verlauf der von ihr durchgeführten Eisenbahnbeförderung für die aufgetretenen Verluste haftet und die durch die auf der Empfangsbescheinigung vermerkten Vorbehalte des Empfängers bestätigt wurden;

In Erwägung dessen, dass die Kläger im Hinblick auf die vollumfängliche Entschädigung des erlittenen Schadens den Beweis eines groben Verschuldens der SNCF bei der Durchführung des Vertrages erbringen müssen;

In Erwägung, dass die im Auftrag der Firma Hermès am 16. Februar 1995 erstellte Tatbestandsaufnahme, die vom Vorsitzenden des Handelsgerichts Lyon, der von ihr mit der Prüfung des Falles nach einem vereinfachten Verfahren (*saisi en référé*) beauftragt worden war, als ausreichend beweiskräftig erachtet worden ist, um den Antrag auf Ernennung eines von der Firma Hermès vorgeschlagenen Sachverständigen, der die Bewachungsbedingungen der Güter nach deren Übernahme durch die SNCF feststellen sollte, zurückzuweisen, beweist, dass der Rangierbahnhof Lyon Vaise, auf dem die zur Abfahrt bereitstehenden Wagen abgestellt waren, von der Rue Mouillard sowie an der Kreuzung dieser Straße mit der Rue Saint-Cyr durch nicht verschlossene Metalltore zugänglich war, dass an mehreren Stellen des Geländes entweder kein Gitter vorhanden oder dieses beschädigt war und kein Überwachungssystem vorhanden war, so dass der Zutritt zu den Bahnsteigen völlig ungehindert und sogar mit einem Fahrzeug erfolgen kann;

Des Weiteren in Erwägung der Tatsache, dass diese Feststellungen, die von der SNCF nicht bestritten wurden, eine offensichtliche Nachlässigkeit hinsichtlich der Bewachung der ihr anvertrauten Güter beweisen, diese Nachlässig-

keit ein grobes Verschulden darstellt, das um so mehr qualifiziert ist, als sie keinen Beweis dafür erbringt, dass sie zwischen dem ersten und dem zweiten Diebstahl die geringsten Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Schäden ergriffen hat;

Dass dieses Verschulden zur Folge hat, dass sie nicht in den Genuss der im Beförderungsvertrag vorgesehenen Haftungsbeschränkungen kommt und zum vollen Schadenersatz verpflichtet ist;

b) hinsichtlich der Höhe des Schadens

In Erwägung, dass aus den von dem Beförderungsunternehmen Vallier Vicher ausgestellten Empfangsbescheinigungen hervorgeht, dass es von dem Absender, der Firma „Sport soie“, am 1. März 1995 39 Pakete mit einem Gewicht von 828 Kilogramm und am 19. Dezember 153 Pakete mit einem Gesamtgewicht von 1'672 Kilogramm übernommen hat;

Dass die bei Ankunft auf denselben Bescheinigungen festgehaltenen Vorbehalte, die durch die von der SNCF erstellten Tatbestandsaufnahme sich im Falle der ersten Beförderung auf 14 fehlende Pakete mit einem Gewicht von 297 Kilogramm und bei der zweiten auf 49 Pakete mit einem Gewicht von 535 Kilogramm belaufen;

Dass gemäß dem Beförderungsvertrag vom 19. Dezember das angegebene Gesamtgewicht der Güter in Höhe von 11'000 Kilogramm, die Gegenstand der von der Firma Vallier Vicher durchgeführten Sammelbeförderung waren, sich bei Ankunft der Güter als geringer erwies als dies tatsächlich der Fall war, die SNCF, obwohl sie gemäß den allgemeinen Vertragsbedingungen für das vom Absender angegebene Gewicht garantiert, diese Unterschätzung der vom Transportkommissionär übergebenen Ladung nicht geltend machen kann, um ihre Garantieverpflichtungen zu bestreiten, da sie einerseits ausdrücklich die Natur und das Fehlen eines Teils der Ladung bestätigte und sie andererseits in Anbetracht der Tatsache, dass das angegebene Gewicht von 11'000 Kilogramm offensichtlich geschätzt war, vor Abfahrt ein Wiegen der Ladung hätte durchführen müssen;

Dass sich daraus ergibt, dass die Falschangabe des Transportkommissionärs auf Grund dessen Unterschätzung der tatsächlich übergebenen Ladung durch das Verschulden der SNCF

überdeckt wird, da diese in ihrer Eigenschaft als Verwahrer gehalten war, die Gesamtheit der ihr übergebenen Ladung auszuhändigen, das tatsächliche Gewicht der Ladung vor Abfahrt hätte überprüfen müssen;

Dass daher die Falschangabe des Absenders keinen ausreichenden Grund darstellt, den Beförderer von jeglicher Haftung über das angegebene Gewicht hinaus zu befreien, zumal er den Tatbestand und die Beschaffenheit der fehlenden Ladung bei Ankunft anerkannt hat;

Dass demzufolge den von den Klägern an die SNCF gerichteten Entschädigungsforderungen in vollem Umfang stattzugeben ist.

Aus diesen Gründen

das erstinstanzliche Urteil aufhebt und in einem neuen Urteil entscheidet, dass

...

die von den Berufungsklägern an die SNCF gerichteten Forderungen als zulässig erklärt.

Demzufolge wird die SNCF dazu verurteilt, den Berufungsklägern in der Hauptsache Beträge in Höhe von FF 484'664.40 sowie FF 1'144'584.20 zuzüglich der gesetzlichen Zinsen ab dem instanzlichen Vorlegen der Klageschrift sowie einer Kapitalisierung ab dem Zeitpunkt des Berufungsantrags am 9. Juni 1999 zu zahlen.

...

[Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Lissabon, 23./24. Mai 2002

Das zweite Treffen im laufenden Jahr der ILGGRI fand in Lissabon statt, zum gleichen Zeitpunkt wie die

97. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF, weshalb diesmal das Zentralamt nicht vertreten war. Es beteiligte sich aber dennoch an der Vorbereitung und ist von den Ergebnissen betroffen – ausgehend von Aufträgen, die es anlässlich des ILGGRI-Treffens 1/02 in Amsterdam übernommen hatte (s. Zeitschrift 1/2002, S. 13).

Das Zentralamt hatte entsprechend einer Umfrage zum Thema hoheitliche Aufgaben im Bereich der Eisenbahnaufsicht, Definition und Organisation der Aufsichtsaufgaben in den einzelnen Staaten lanciert, über deren Resultat in Lissabon berichtet werden konnte. Es wurde dort vereinbart, das Thema noch weiter zu vertiefen, um später darauf zurückzukommen. In der Zwischenzeit wird insbesondere die Weiterentwicklung des Eisenbahnpaketes 2 in der EU zu verfolgen sein, namentlich die Diskussion bezüglich der geplanten Sicherheitsrichtlinie. Das Zentralamt seinerseits plant, das Umfrageergebnis mit dem Resultat seiner bisherigen Anstrengungen für ein aussagefähiges Bild über die institutionellen Voraussetzungen der Umsetzung der neuen Anhänge F und G COTIF 1999 zusammenzulegen. Das längerfristige Ziel besteht darin, für den gesamten Bereich der OTIF-Mitgliedstaaten eine systematische Übersicht zu erhalten.

Das Zentralamt hatte zudem auch eine Umfrage gestartet hinsichtlich einer gemeinsamen Tagung Fachausschuss RID/ILGGRI zum Thema Risikobeurteilung und Maßnahmenkonzepte im Zusammenhang mit der Sicherheit von Gefahrguttransporten. In Lissabon konnte festgestellt werden, dass ein reges Interesse vorhanden ist. Damit bestehen die Voraussetzungen, die Detailplanung an die Hand zu nehmen und definitiv einzuladen für eine Tagung, die am 23./24. November 2002 in Bern stattfinden wird.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Berlin, 10./11. April 2002

Der VDV und die VDV-Akademie veranstalteten ein Forum unter dem Thema „Der internationale Güterverkehr – eine Chance für die Schiene“, da sich auch regionale Bahnen zunehmend mit dem internationalen Schienengüterverkehr beschäftigen.

Der erste Tag der Veranstaltung diente dazu, die derzeit geltenden Rahmenbedingungen des internationalen Schienengüterverkehrs und das neue internationale Eisenbahnrecht einschließlich des sog. Wagenrechtes näher zu betrachten. Dabei referierten sowohl Vertreter

internationaler staatlicher und nicht-staatlicher Organisationen, u.a. ein Vertreter der OTIF (Dr. Mutz) über das neue Wagenrecht und seine Auswirkungen auf den Einsatz und die Verwendung von Güterwagen, als auch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesfinanzministeriums.

Der zweite Tag war Kurzreferaten von Unternehmensvertretern zu den Fragen gewidmet, welche Hindernisse im internationalen Schienengüterverkehr zu überwinden sind und welche Verbesserungspotentiale in der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen gesehen werden.

Das mit rund 80 Teilnehmern sehr gut besuchte Forum war sowohl als Vortrags- als auch als Diskussionsveranstaltung konzipiert, die mit einer Forumdiskussion abgeschlossen wurde. Moderator der Veranstaltung war Herr Manfred Montada, ehemaliger Geschäftsführer Güterverkehr des VDV.

Association Française des Wagons de Particuliers (AFWP)

Paris, 6. Juni 2002

Auf die Generalversammlung folgte ein « Exposé/ Débat » zum Thema „La politique de l'Union Européenne pour le Fret Ferroviaire: Les conséquences pratiques sur l'exploitation et le matériel » (Die Politik der Europäischen Union für den Eisenbahngütertransport: die Folgen für Betrieb und Material). Seitens des Sekretariates der OTIF nahm daran Herr Dr. G. Mutz teil.

Der Vertreter der GD TREN, Herr Vinois, wies darauf hin, dass die europäische Kommission der UIP und den Privatwagenbesitzern allgemein eine wesentliche Rolle im Rahmen der Arbeiten für die Interoperabilität einräumt. Dies insbesondere in den Bereichen

- Qualität
- Fahrzeugidentifizierung
- RMMS (market monitoring)
- Fahrzeugregistrierung und
- Lärm.

Im Übrigen sieht die europäische Kommission im Bereich der Nutzungsverträge die ER CUV als geeignetes Rechtsinstrument an. Herr Vinois berief sich dabei auf den Grundsatz der Subsidiarität in der EU. Vom Standpunkt des Wettbewerbsrechtes ist allerdings auch die Gleichbehandlung aller Eisenbahnwagen als

Transportmittel für die europäische Kommission von grossem Interesse.

Herr Vinois hob ausserdem hervor, dass die Kommission dem sog. „network statement“ gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2001/14 besondere Bedeutung zumisst, weil von diesem die erfolgreiche Umsetzung dieser Richtlinie abhängen wird.

Im Rahmen der Diskussion wurde die unterschiedliche Arbeitsweise der europäischen Kommission (Gemeinschaftsrecht) und der OTIF (zwischenstaatliche Rechtsetzung) im technischen Bereich sowie die geplante Rolle der OTIF bei der Ausweitung in Richtung Osten (OSShD) hervorgehoben. Die Kommission ist grundsätzlich daran interessiert, Russland in den COTIF-Bereich einzubeziehen (Besuch von Kommissionspräsident Prodi, Kommissarin Loyola de Palacio und Herrn Generaldirektor Lamoureux in Moskau im Mai 2002).

Herr Raoul (Direktor der AEIF) stellte die Arbeitsweise dieser Institution dar, die über 10 permanente Sachverständige verfügt. In ihrem Rahmen sind drei Arbeitsgruppen (Koordination, Subsysteme und Querschnittsprobleme) sowie zwei Redaktionsgruppen (Lärm und Unterhalt) eingerichtet. Auch Herr Raoul erwähnte das Sekretariat der OTIF als einen der wesentlichen Partner bei seinen Arbeiten.

Herr Raoul rechnet damit, dass die erste Gruppe der TSI (Wagen, Lärm, Betriebsysteme, Telekommunikation Güter und Betrieb Güter) bis 2004 fertiggestellt sein könnten und die zweite Gruppe von TSI (Infrastruktur, Energie, Antriebe, Informatik Reisende und Betrieb Reisende) bis Mitte 2005.

Herr Rolin (Directeur des Transports terrestres, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) wies darauf hin, dass in Frankreich das sog. erste Eisenbahnpaket der Kommission bis 2003 durch Reglemente ins Landesrecht umgesetzt sein soll. Hinsichtlich der Ratifikation des COTIF konnte er hingegen keinen Zeitpunkt nennen.

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergän-

zungslieferung 1/02, Stand Februar 2002, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird mit der Ergänzungslieferung 1/02 erneut aktualisiert, und zwar vor allem im Zusammenhang mit der Rechtsetzung der Europäischen Gemeinschaften (EG) und mit der Umsetzung des Rechtes der EG in Deutschland.

Abgesehen von der Anpassung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes an die Einführung des Euro ist die Neufassung des § 28 des Personenbeförderungsgesetzes zu erwähnen. Es wurden die Voraussetzungen geändert, unter denen eine Planfeststellung oder, in bestimmten Fällen, eine Plangenehmigung erforderlich ist. Damit werden mehrere Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend den Umweltschutz, insbesondere die Richtlinie 97/11/EG zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten und der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, umgesetzt.

Die eingetretenen Änderungen schlagen sich sowohl in der Kommentierung des Gesetzes als auch in den anschließenden Teilen, in denen die einschlägigen Vorschriften wiedergegeben sind, nieder.

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, ist nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, "ein Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung" zu sein.

Stolzlechner, Harald (Hrsg.), *Recht der Verkehrsgewerbe*, Springer-Verlag Wien, New York, 2002 ISBN 3-211-83729-9, ISSN 1434-9051, XXIX, 271 Seiten

Das Recht der Verkehrsgewerbe befindet sich gegenwärtig in einer Umbruchsphase. Die Entwicklungslinien dieses Umbruchs können mit den Schlagworten Deregulierung, Liberalisierung, Privatisierung und Herstellung von Verhältnissen, die einen fairen Wettbewerb gewährleisten, charakterisiert werden. Der Anstoß für die meisten dieser Rechtsänderungen geht vom europäischen Recht aus. Ein funktionierendes Transportwesen ist für den gemeinsamen Markt von entscheidender Bedeutung. Die Verkehrspolitik wurde daher in den letzten Jahren zu einem der Hauptfelder europäischer Politik und Gesetzgebung.

Zwar schreitet die Rechtsentwicklung unaufhaltsam voran, doch ist im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Etappe bei der Umgestaltung des Rechtes der Verkehrsgewerbe in Österreich erreicht. Der Herausgeber war daher der Meinung, dass es Zeit wäre, vorläufig Bilanz zu ziehen und den gegenwärtigen Stand der rechtlichen Neugestaltung zu dokumentieren.

Das vorliegende Werk unternimmt es, unter Bezugnahme auf die verfassungsrechtlichen Grundlagen in Österreich, das Europarecht und das Völkerrecht die Rechtslage in Österreich darzustellen. Die Literatur und Rechtsprechung wird entsprechend berücksichtigt.

Dieser Sammelband umfasst insgesamt neun Beiträge und zwar:

1. Verkehrsgewerberecht – ein im Umbruch befindliches Gebiet des öffentlichen Wirtschaftsrechtes. Darin versucht der Herausgeber eine Standortbestimmung über dieses Rechtsgebiet.
2. Personenbeförderung auf der Straße
3. Güterbeförderung auf der Straße
4. Kraftfahrlinienunternehmen
5. Recht der Eisenbahnunternehmen des Schienenverkehrsmarktes
6. Luftverkehrsunternehmen
7. Binnenschifffahrtsunternehmen
8. Gefahrguttransport
9. Verkehrsanlagenrecht

Die Autoren der einzelnen Beiträge sind jeweils bekannte Fachleute ihres Rechtsgebietes, die teilweise im österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Bereich der Rechtsanwendung und der Gesetzgebung tätig sind oder teilweise aus dem akademischen Bereich kommen. Der Autor der beiden Beiträge über die Personen- und die Güterbeförderungen auf der Straße ist Hauptgeschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. Zwei der Autoren, Dr. Wolfgang Catharin – Bearbeiter des Kapitels „Recht der Eisenbahnunternehmen des Schienenverkehrsmarktes“ – und Dr. Gustav Kafka – Bearbeiter des Kapitels „Gefahrguttransport“ – sind Beamte im vorgenannten Ministerium und seit vielen Jahren eng mit der OTIF verbunden. Die Autoren gewährleisten eine hohe Qualität der Kommentierung.

Ein Abkürzungs- und ein Sachverzeichnis erleichtern die Benützung des Werkes. Der Sammelband ist als Nachschlagewerk für die verkehrsrechtliche Praxis konzipiert, namentlich für Verkehrsunternehmen, Rechtsanwälte, staatliche Dienststellen, Interessensvertretungen sowie alle sonstigen am Recht der Verkehrsgewerbe interessierten Einrichtungen, und ist wärmstens zu empfehlen. Das Buch kann aber auch mit Gewinn als Rechtsbehelf im Studium des öffentlichen Wirtschaftsrechts verwendet werden.

Idem, Nr. 4/2002, S. 133-136 – Gehilfen des CMR-Frachtführers und Art. 31 CMR (I. Koller)

Idem, Nr. 5/2002, S. 182-192 – Das fehlende Konnossement in der Massengutfracht des Seehandels und die Haftungsgefahren für den Reeder (K. Klemme)

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2941/2002, p. 350/351 – Avaries occultes. Comment réagir ? (M. Tilche)

Idem, n° 2944/2002, p. 397 – Contrat de transport. Quand le destinataire opère seul (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 51/2002, S. 9 – Gefahr durch Zug. Die Haftung eines Privatwagenhalters bei Betriebsunfällen im Eisenbahnverkehr (G. Meisch)

Idem, Nr. 63 /2002, S. 16 – Auch für den Non Vessel Operation Common Carrier (NVO) gilt: Wer das Konnossement ausstellt, haftet

Idem, Nr. 71/2002, S. 14 – Haftung ja, aber bitte in Grenzen. Risikomanagement: Vor dem Abschluss der Police muss der Haftungsumfang sinnvoll bewertet werden (R. Neuschütt)

European Transport Law, Antwerpen, No. 1/2002, p. 3-35 – Responsibility for Fire in the Carriage of Goods by Sea (W. Tetley)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 20/2002, p. 16/17 – Qui paiera la note ? Un nouveau projet de convention pour les transports multimodaux de porte à porte (T. Young)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2002, S. 89-92 – Die Gesetzgebung zum elektronischen Geschäftsverkehr und die Konsequenzen für das Transportrecht (I. Geis); S. 93-97 – Zum Begriff des Güterfolgeschadens und zur Reichweite des Interessebegriffs von Ziff. 11 der Mindestbedingungen zur Speditionsversicherung SpV (J.H. Weber)