



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2003

111. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum Protokoll 1990

Irak, S. 1

Ratifizierung des Protokolls 1999

Algerien und Polen, S. 1

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

Bonn, 20./21.2.2003, S. 2

UIC-Expertengruppe « Beförderung gefährlicher Güter »

Dijon, 26./27.2.2003, S. 3

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 24.-28.3.2003, S. 3

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) - Genf, 18.-20.2.2003 - S. 5

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über
internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung
Washington, 19./20.3.2003, S. 6

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Warschau, 12.2.2003, S. 7

Abhandlungen

Eric Desfougères, Deregulierung und Rechtssicherheit, S. 7

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof Österreichs - Urteil vom 28.2.2001 - Auf die
Haftung anwendbares Recht (CIM/Landesrecht - AÖSp), S. 10

Sonstige Informationen

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

York, 30./31.1.2003, S. 13

Besprechung im Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen, S. 15

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferung 3/02, p. 15

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 13. Ergänzungslieferung, Stand 1.8.2002, S. 16

Filthaut, Werner, Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts), S. 16

Sir Roy Goode, Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und Protokoll betreffend Besonderheiten der Luftfahrzeugausrüstung – Amtlicher Kommentar, S. 17

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 18

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

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 Protokoll 1990

Irak

In Anwendung des Artikels VI des Protokolls vom 20. Dezember 1990 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1990) hat der Irak am 26. Februar 2003 beim vorläufigen Depositar¹ seine Beitrittsurkunde hinsichtlich dieses Protokolls hinterlegt. Die Hinterlegung wurde den Mitgliedstaaten der OTIF durch das Sekretariat am 20. März 2003 mitgeteilt.

Das Protokoll 1990 ist seit 1. November 1996 in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt ist die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen denjenigen Mitgliedstaaten ausgesetzt, die das Protokoll 1990 weder ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben, noch ihm beigetreten sind, noch eine Mitteilung gemäß Artikel 20 § 3 Absatz 2 betreffend die

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.

Anwendung der von der 2. Generalversammlung beschlossenen Änderungen an das Sekretariat gerichtet haben.

Diese Aussetzung verliert ihre Wirkung im Verkehr mit dem Irak gemäß Artikel 20 § 3 COTIF nach Ablauf eines Monats nach der Mitteilung des Sekretariates an die Mitgliedstaaten betreffend den Beitritt, das heißt am 20. April 2003. An diesem Tag tritt das Protokoll 1990 für den Irak in Kraft.

Das von der 4. Generalversammlung (Athen, 8.-11.9.1997) beschlossene Ruhen der Mitgliedschaft des Irak in der OTIF wird erst mit der Mitteilung dieses Mitgliedstaates über die Wiederaufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs auf seinem Gebiet beendet sein. Eine solche Mitteilung ist beim Sekretariat nicht eingegangen.

Ratifizierung des Protokolls 1999

Algerien und Polen

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 Algerien am 4. Februar 2003 und Polen am 3. März 2003 beim vorläufigen Depositar¹ die Ratifikationsurkunden 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). Polen ist der elfte Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses

Bonn, 20./21. Februar 2003

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

3. Tagung

Bonn, 20./21. Februar 2003

(s. in diesem Zusammenhang auch die Zeitschriften 3/2002, S. 44-53 und 4/2002, S. 76-77; der vollständige Bericht ist in unsere Homepage unter dem Aktenzeichen A 81-03/504.2003 eingestellt).

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Tagung teilgenommen:

Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

Der internationale Eisenbahnverband (UIC) und die internationale Privatgüterwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Energieverzehreinrichtungen / Puffer und Pufferteller

Die Arbeitsgruppe nahm an einer Präsentation zweier in den Bereichen Puffer, Energieverzehreinrichtungen, Überpufferungsschutz und Crash-Elemente spezialisier-

ter Fachunternehmen (Oleo/Keystone und Est-Eisenbahn-Systemtechnik) teil, wobei diese Einrichtungen den neuen Anforderungen entsprechen und von der 39. Tagung des RID-Fachausschusses genehmigt wurden. In diesem Zusammenhang wurde übereingekommen, sich nicht ausschließlich auf Neubauten zu beschränken, sondern die für die Beförderung besonders gefährlicher Güter bestimmten bestehenden Wagen nachzurüsten.

Telematik

Die Arbeitsgruppe wurde über den Sachstand des diesbezüglichen Forschungsprojektes informiert. Es wurde festgestellt, dass verschiedene Beförderungsverbote im Eisenbahnverkehr aufgehoben werden könnten, wenn auf Telematiklösungen zurückgegriffen würde. Der Nutzen der Telematik wurde als erwiesen dargestellt, da sie bereits heute von verschiedenen Unternehmen aus Kostengründen eingesetzt wird (z.B. Sendungsverfolgung, effizienterer Einsatz der Fahrzeuge).

Sicherheitstraining des Personals

Es wurde übereingekommen, in diesem spezifischen Bereich das Sicherheitstraining des Personals nach folgendem Verfahren durchzuführen:

1. Gruppenbildung;
2. Zuordnung des Personals zu den einzelnen Gruppen;
3. Beschreibung der Aufgaben der einzelnen Gruppen;
4. Schulungsbedarf (zeitlicher Umfang, Erfordernis von Wiederholungsschulungen) der einzelnen Gruppen.

Es wurde bemerkt, dass nicht nur das Personal der Eisenbahnbeförderungsunternehmen, sondern auch das Personals des Befüllers, des Absenders oder des Wageneinstellers zu betrachten sei.

Überpufferungsschutzeinrichtungen

Es wurde festgestellt, dass die von der Arbeitsgruppe bereits ausgearbeiteten Schutzziele präziser formuliert werden müssten, um zu Kompatibilität mit allen bestehenden Systemen zu gelangen und eine Normierung in diesem Bereich durchzuführen.

Sandwich-Cover für Tankböden

Es wurde zum dem Schluss gekommen, dass es vor der

Fortführung der Arbeiten im Rahmen eines Forschungsvorhabens erforderlich wäre zu prüfen, ob die finanziellen Mittel (€ 160.000.-) verfügbar sind und eine qualitative Abschätzung bezüglich der Verbesserung des Schutzes gegen Penetration von Puffern durch Sandwich-Cover vorzunehmen.

Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank

Es wurde daran erinnert, dass die bestehenden Anforderungen des RID (Absatz 6.8.2.1.13) auf Bedingungen des normalen Betriebs abzielen. Erreichen wolle man einen Vergleich der Crash-Sicherheit. Es wurde beschlossen, sich an die amerikanischen Sicherheitsbehörden sowie an den Verband der amerikanischen Eisenbahnen zu wenden, um Informationen zu den bisherigen Erfahrungen mit dem neuen amerikanischen Tanktypen zu erhalten, bevor die Diskussion fortgesetzt wird. Darüber hinaus wurde übereingekommen, die Fahrzeugindustrie einzuladen, an den Arbeiten teilzunehmen.

Checkliste

Es stellte sich die Frage, ob es bezüglich der Bremsprobe für Gefahrgutzüge wirklich erforderlich wäre, strengere Vorschriften als für andere Züge, insbesondere gemischte Züge, einzuführen und ob die Verbesserung der Schulung nicht mehr Sicherheit bringe als eine Checkliste. Es wurde die Auffassung vertreten, dass die Aufgaben des Wagenmeisters in den verschiedenen Staaten erläutert werden sollten, um zu einer Entscheidung zu gelangen. Es wurde angeregt, diese Frage in einem anderen Gremium in Zusammenarbeit zwischen Brems- und Gefahrgutexperten zu behandeln.

Diese Anregung wurde vorgebracht, um das Problem nach der nächsten Tagung zu lösen.

Nächste Tagung

Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe wird am 11. und 12. September 2003 in Bern stattfinden und wird insbesondere der Frage der Entgleisungsdetektoren gewidmet sein.
(Übersetzung)

UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

Dijon, 26./27. Februar 2003

An dieser Tagung wurde die Gruppe über folgende internationale Tagungen informiert:

- 39. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 18.-21.11.2002)
- gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der ILGGRI (Bern, 22.11.2002)
- Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Genf, 2.-6.11.2002)
- 3. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (Bonn, 20./21.2.2003).

Die Gruppe nahm zu einigen der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung (Bern, 24.-28.3.2003) unterbreiteten Anträgen Stellung, insbesondere die schwierige Frage der Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern.

Sie wurde außerdem über den Stand der Arbeiten beim CIT im Zusammenhang mit der Aufnahme von Rechtsvorschriften betreffend die gefährlichen Güter in die PIM informiert, insbesondere was die Annahme zur Beförderung des Gutes und des Frachtbriefs mit den Begleitpapieren anbelangt.

Des Weiteren wurde die Übereinstimmung der RIV-Regeln mit den RID-Vorschriften behandelt.

Die Probleme im Zusammenhang mit den Beförderungspapieren im kombinierten Verkehr wurden ebenfalls erörtert. Es wurde bedauert, dass auf einigen Strecken des kombinierten Verkehrs die umstrukturierte Fassung des RID vom 1. Juli 2001 von den intermodalen Betreibern immer noch nicht angewendet wird und dass Bußgelder von mehreren zehntausenden Euro auf Grund von nicht vorschriftsmäßigen Angaben erhoben wurden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass einige Sprachversionen der RID-Rahmenrichtlinie für das umstrukturierte RID erst sehr spät im Verlauf des Jahres 2002 veröffentlicht wurden. Der Eisenbahnverkehr hat nichts zu gewinnen!
(Übersetzung)

Gemeinsame Tagung RID/ADR

Bern, 24.-28. März 2003

25 Regierungen und 11 nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die Europäische Kommission haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Die Gemeinsame Tagung befasste sich mit den folgenden Hauptthemen:

- Tanks

- Normen
- Änderungsanträge zum RID/ADR
- Sicherheitsberater
- Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern im Rahmen der Harmonisierung mit dem UN-Modellvorschriftenwerk
- Künftige Arbeiten.

Der vollständige Bericht in deutscher Sprache wird auf der Internet Homepage der OTIF und in französischer bzw. englischer Sprache auf der Internet Homepage der ECE/UNO veröffentlicht werden.

Tanks

Wie üblich wurden die technischen Fragen im Zusammenhang mit den Tanks der Ad-hoc- Arbeitsgruppe „Tanks“, die während 3 Tagen parallel zur Plenarsitzung zusammentrat, anvertraut. Der Bericht dieser Gruppe wurde von der Gemeinsamen Tagung geprüft und die Mehrheit der unterbreiteten Empfehlungen wurde angenommen.

Normen

Die neu geschaffene Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Normen“ (s. Zeitschrift 3/2002, S. 56-57) tagte mehr als 2 Tage außerhalb der Plenarsitzung. Der Bericht dieser Gruppe wurde von der Gemeinsamen Tagung geprüft und die unterbreiteten Empfehlungen waren Gegenstand von Beschlüssen.

Ein Antrag der Schweiz, der einerseits darauf abzielte, in den Verweistabellen auf Normen zu präzisieren, dass die Regelungen des RID/ADR nicht durch die Normen geändert werden dürfen, und andererseits, dass im Falle eines Widerspruchs zwischen dem RID/ADR und diesen Normen, die Vorschriften des RID/ADR Vorrang haben, wurde an die Arbeitsgruppe zurückverwiesen. Das Problem ist darauf zurückzuführen, dass Aktualisierungen des RID/ADR und der Normen auf Grund der verschiedenen Verfahren und Fristen für die Veröffentlichung nicht übereinstimmen.

Änderungsanträge zum RID/ADR

Um das von der 39. Tagung des RID-Fachausschusses (s. Zeitschrift 4/2002, S. 76) aufgeworfene Problem der Dokumentation und der Sondervorschriften im Zusammenhang mit der Beförderung in einer Beförderungskette, die einen See- oder Lufttransport beinhaltet, zu lösen, wurde übereingekommen, eine Arbeitsgruppe einzuberufen, die am 10. und 11. Juni 2003 in Hamburg zusammenkommen wird und folgendes Mandat erhält:

1. Feststellung der Unterschiede zwischen Landverkehr und See-/Luftverkehr;
2. Bewertung dieser Unterschiede hinsichtlich des Nutzens und der Sicherheit und Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen;
3. Lösung der Probleme, die an der Schnittstelle zwischen See-/Luftverkehr und Landverkehr bezüglich der Beförderungspapiere auftreten;
4. Prüfung der Pflichten des neuen Absenders (Transiteur) in Häfen und Flughäfen.

Die Sekretariate der IMO und der ICAO werden eingeladen, von Beginn der Arbeiten an mitzuwirken.

Sicherheitsberater

Die Erneuerung der Bescheinigung über die ergänzende Schulung des Sicherheitsberaters war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion im Anschluss an jene anlässlich der vorherigen Tagung (s. Zeitschrift 3/2002, S. 54). Schließlich wurde übereingekommen, eine Arbeitsgruppe einzuberufen, die vom 9. bis 11. Juli 2003 in Genf zusammenkommen wird und folgendes Mandat erhält:

1. Prüfung der Dokumente, die der Gemeinsamen Tagung oder der Arbeitsgruppe unterbreitet wurden;
2. Bewertung der Angemessenheit von Grundanforderungen und Bedingungen für den Erwerb des erstmaligen Schulungsnachweises oder dessen Verlängerung;
3. Entwurf von Vorschlägen über die Mindestanforderungen für die Zulassung der Schulung und/oder des Tests in Abhängigkeit von den Entscheidungen gemäß 2;
4. Vorschläge für kurzfristige Lösungen bezüglich der Verlängerung des Schulungsnachweises in den Mitgliedstaaten;
5. Erfahrungsaustausch über die Anwendung der Vorschriften des Abschnitts 1.8.3 und Bewertung auftauchender Fragen.

Diskussionsbasis für die Arbeiten der Arbeitsgruppe:

- Die in Unterabschnitt 1.8.3.3 festgelegten bestehenden Aufgaben des Sicherheitsberaters werden als Grundlage für die Diskussion dienen.
- Ziel ist es, eine einheitliche Qualifikation der Sicherheitsberater sicherzustellen.

Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern

Wie zu erwarten gab diese Frage Anlass zu einer langen

und kontroversen Debatte, die den Diskussionen folgte, die sowohl im Rahmen des RID-Fachausschusses als auch im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung, der Arbeitsgruppe WP. 15/ADR und dem UN-Expertenunterausschuss stattfand (s. Zeitschriften 3/2002, S. 55/56 und 4/2002, S. 74, 77-79 und 80-83). Die Vertreter des Vereinigten Königreichs, Deutschlands und Frankreichs haben einen überarbeiteten Text vorgelegt, der im Gegensatz zu jenem, der vom UN-Expertenunterausschuss angenommen wurde, die Besonderheiten des RID/ADR berücksichtigt. Der Grundsatz, solche Vorschriften in das RID/ADR aufzunehmen, wurde mit einer Mehrheit von einer Stimme der abstimmenden Staaten (13 pro, 7 contra und 5 Enthaltungen) angenommen. Die detaillierte Prüfung wird an der nächsten Tagung fortgesetzt werden.

Künftige Arbeiten

Tagesordnung der nächsten gemeinsamen RID/ADR Tagung (Genf, 1.-10.9.2003):

1. Harmonisierung mit der 13. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften, einschließlich der Sicherung von Gefahrguttransporten;
2. Sicherheitsberater;
3. bei dieser Tagung offen gebliebene Dokumente.

Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur oben erwähnten Harmonisierung wird vom 26. bis 28. Mai 2003 in Genf tagen. Auf Grund der Bedeutung und des Umfangs der Änderungen wurde angeregt, eine zusätzliche Tagungswoche vor Ende des Jahres durchzuführen, um die Ausgabe 2005 des RID/ADR auszuarbeiten und anzunehmen. Eine Lösung könnte darin bestehen, die Tagung der WP.15, die vom 3. bis 7. November 2003 in Genf vorgesehen ist, mit der Gemeinsamen Tagung, die für die Zeit vom 22. bis 26. März 2004 vorgesehen ist, zu tauschen. Damit würde im Jahr 2004 nur eine Gemeinsame Tagung stattfinden (im September in Bern).

Das Sekretariat wurde gebeten, die verschiedenen Möglichkeiten zu prüfen, um eine den Regeln und Verfahren der ECE-UNO entsprechende Lösung zu finden. Die Delegierten werden ersucht, an ihre Regierungen heranzutreten und die Notwendigkeit zusätzlicher Tagungszeit zu unterstreichen und die Änderungen im Arbeitsprogramm, die das Sekretariat unter Berücksichtigung des vorliegenden Antrags anregen wird, zu unterstützen.

Die 40. Tagung des RID-Fachausschusses vom 17. bis 21. November 2003 wird beibehalten.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

65. Tagung

Genf, 18.-20. Februar 2003

Die OTIF war zeitweise vertreten an der 65. Tagung des Binnentransportausschusses, die vom 18. bis 20. Februar 2003 in Genf stattfand.

Der Binnenverkehrsausschuss nahm Kenntnis von den an den beiden im Jahr 2002 abgehaltenen Tagungen der besonderen multidisziplinären Sachverständigengruppe für die Sicherheit in Eisenbahntunneln erzielten Fortschritte bei der Ausarbeitung von Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit in Eisenbahntunneln. In diesem Zusammenhang nahm er auch Kenntnis davon, dass die besondere multidisziplinäre Sachverständigengruppe die Fragen betreffend die Infrastruktur, das Rollmaterial und den Betrieb im Zusammenhang mit vier allgemeinen Zielen, nämlich der Unfallverhütung, der Minderung der Unfallfolgen, der Erleichterung der Evakuierung und der Erleichterung der Rettung.

Nachdem er den Bericht über die 56. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ genehmigt hat, hat der Binnenverkehrsausschuss die Möglichkeit ins Auge gefasst, ab 2004 oder 2005 zusammen mit der CEMT die Tagung der entsprechenden Arbeitsgruppen der beiden Organisationen durchzuführen. Diese Frage blieb bis zum Vorliegen der Schlussfolgerungen der bilateralen Beratungen zwischen den beiden Organisationen offen. Der Ausschuss prüfte auch die üblichen Themen, wie die Festsetzung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, das Europäische Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), die Erleichterung des Grenzübergangs im internationalen Eisenbahnverkehr und die Rolle der Eisenbahnen bei der Förderung des kombinierten Verkehrs.

Bezüglich des kombinierten Verkehrs nahm der Binnenverkehrsausschuss die Initiative an, die Staaten des Kaukasus und Zentralasiens in das Europäische Übereinkommen über wichtige Strecken und Einrichtungen

des internationalen kombinierten Verkehrs (AGTC) aufzunehmen und beschloss die Schaffung einer informellen besonderen Sachverständigengruppe über die Entwicklung der euroasiatischen Strecken im kombinierten Verkehr. Er verlängerte das Mandat der Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ und dessen besonderen Sachverständigengruppe hinsichtlich der Arbeiten betreffend die Harmonisierung der Haftungsregime für den multimodalen Verkehr. In Anbetracht der Komplexität der Frage werden die Arbeiten in enger Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, die in diesem Bereich tätig sind (UNCITRAL, UNCTAD) fortgeführt. Des Weiteren hat der Binnenverkehrsausschuss grundsätzlich den Antrag der Arbeitsgruppe „Kombinierter Verkehr“ angenommen, seine Tätigkeiten zu reorganisieren und seine Arbeitsmethoden zu rationalisieren, insbesondere im Sinne einer engeren Zusammenarbeit mit der CEMT.

Im Bereich der Erleichterung beim Grenzübertritt hat der Binnenverkehrsausschuss die von der Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ im Oktober 2002 angenommene Resolution Nr. 50 ebenfalls angenommen. Diese Resolution empfiehlt die Verwendung des SMGS-Frachtbriefs als Zolltransitdokument in den Staaten, die das SMGS anwenden. Er forderte darüber hinaus die Arbeitsgruppe auf, im Hinblick auf die Fertigstellung eines Übereinkommens zur Erleichterung des internationalen Zolltransits für Güter, die mit der Eisenbahn befördert werden, auf paneuropäischer Ebene fortzuführen. Der Binnenverkehrsausschuss könnte gegebenenfalls einen Übereinkommensentwurf an seiner nächsten Tagung im Jahr 2004 annehmen.

Was das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) anbelangt, stellte der Binnenverkehrsausschuss fest, dass die Teilnahme an den Arbeiten der Sondersitzung von Sachverständigen (s. hierzu Bulletin 4/2002, S. 89) sehr gering war und daher die Schlussfolgerungen zu denen sie gelangt war, möglicherweise nicht repräsentativ genug wären, um die Annahme eines überarbeiteten Übereinkommens zu ermöglichen. Er bat seine Mitglieder eindringlich, eine bessere Teilnahme an den für 2003 geplanten Tagungen sicherzustellen. Auf Grund der im Verlauf der Diskussion aufgeworfenen Fragen beschloss er, auch sein Büro aufzufordern, die aktuellen Schlussfolgerungen der Sondersitzung von Sachverständigen zu prüfen und gegebenenfalls neue Richtlinien für die Arbeiten und die Ziele 2003 festzulegen.

(Übersetzung)

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung

Rail Registry Task Force

Washington, 19./ 20. März 2003

Die Tagung der Rail Registry Task Force fand unter Vorsitz von Herrn Peter Bloch wie geplant am Sitz der AAR statt. Der italienische Ko-Vorsitzende, Herr Crococo, musste in letzter Minute absagen. Vertreten waren lediglich die Mitglieder aus den USA und Kanada, sowie die Sekretariate des UNIDROIT und der OTIF und der Vorsitzende der RWG, Herr Rosen.

Die Auswertung der Antworten auf den Fragebogen zur innerstaatlichen Finanzierungs- und Registrierungspraxis ergab wenig brauchbare Informationen für ein künftiges Registersystem. Die bestehenden Systeme, sofern sie überhaupt vorhanden sind, befassen sich in der Regel nicht mit den Problemen, die sich im Zusammenhang mit einem künftigen internationalen Register für internationale Sicherheitsrechte stellen. Auch der in Brüssel erstellte Bericht, der der Arbeitsgruppe inoffiziell in seinen Grundzügen zur Kenntnis gebracht wurde, lässt die Frage der künftigen Fahrzeugidentifizierung noch weitgehend offen.

Umstritten war, ob eine regionale Kontrollbehörde selbst über die Übereinkommenskonformität entscheiden können soll oder ob diese Entscheidung von der Kontrollbehörde für das internationale Register zu treffen ist. Das regionale Register, das in den USA nach Schuldnern und nicht nach den Sicherungsgegenständen (Rollmaterial) ausgerichtet ist, könnte allerdings über das internationale Register zugänglich gemacht werden.

Systeme, die an Schuldnern ausgerichtet sind bedürften einer Ergänzung, um den Anforderungen eines am Sicherungsgegenstand orientierten internationalen Registers entgegenzukommen. Damit könnte das regionale Register als „Portal“ für das internationale Register dienen.

Umstritten blieb auch die Frage, ob nur *alle* Staaten im Bereich eines selbständigen Netzes oder ob bloss die *Mehrheit* dieser Staaten ein regionales Register für bewegliches Eigentum als „bezeichnete Stelle“ im Sinne

des Artikels 1 § 2 Buchst. c) des Entwurfes des Eisenbahnprotokolls bestimmen können sollen.

Die Arbeitsgruppe bereitete schließlich einige Textvorschläge zur Anpassung von Artikel V (Identifizierung und Beschreibung des Eisenbahnrollmaterials) und Artikel XIII (Zugang zum Register) des Entwurfes des Eisenbahnprotokolls vor.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Unterzeichnung eines Gemeinsamen Standpunktes OTIF-OSShD

Warschau, 12. Februar 2003

Die Suche nach den Möglichkeiten einer Überwindung der sich aus dem Nebeneinander zweier Frachtrechtssysteme (CIM/SMGS) ergebenden Probleme war stets das Hauptthema in den Beziehungen zwischen dem Zentralamt und dem Komitee der OSShD. Leider haben die Bemühungen um eine Annäherung oder Harmonisierung bisher nicht zu einem durchschlagenden Erfolg geführt. Eine Abhandlung des Zentralamtes zu diesem Thema wurde unter dem Titel „Harmonisierung des internationalen Transportrechts. Anpassung der beiden Frachtrechtssysteme CIM und SMGS“ in der Zeitschrift 3/1997 (S. 120-133) veröffentlicht.

Beim Arbeitstreffen der Vertreter der Sekretariate beider Organisationen am 28. Februar und 1. März 2001 in Warschau wurde festgestellt, dass ein gemeinsames Vorgehen zweckmäßig wäre (s. Zeitschrift 1/2001, S. 10/11). Die Arbeitstagung über die strategischen Orientierungen der OTIF (Bern, 7./8.3.2002, s. Zeitschrift 1/2002, S. 9) erklärte dies für wünschbar.

Als Grundlage dafür wurde ein „Gemeinsamer Standpunkt“ erarbeitet. In diesem Dokument werden zunächst die Ausgangslage und die Grundidee der Zusammenarbeit dargelegt und anschließend die einzelnen Bereiche der Zusammenarbeit, das heißt Transport-, Gefahrgut- und Zulassungsrecht angesprochen und gemeinsame Handlungsrichtungen aufgezeigt.

Anlässlich eines Arbeitstreffens im Komitee der OSShD am 12. Februar 2003 wurde der Gemeinsame Standpunkt vom Vorsitzenden des Komitees der OSShD und vom Generaldirektor des Zentralamtes unterzeichnet. Auf Seite der OTIF wird dieses Dokument bei der nächsten (99.) Tagung des Verwaltungsausschusses am 15./16. Mai 2003 in Bratislava bestätigt werden. Auf

Seite der OSShD wird die endgültige Verabschiedung bei der XXXI. Tagung der Ministerkonferenz in Tbilissi am 19./20. Juni 2003 erfolgen.

Abhandlungen

Deregulierung und Rechtssicherheit¹

Eric Desfougères, Dozent für Beförderungsrecht – Université de Haute-Alsace

Zu Beginn des zweiten Jahrhunderts seines Bestehens sieht sich das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), eine nichtstaatliche Organisation, die mit der Ausarbeitung von einheitlichen Regeln für die Anwendung und die Umsetzung des vom Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) erstellten Eisenbahnrechts betraut ist, mit einer echten Herausforderung auf der rechtlichen Ebene konfrontiert, nämlich der Liberalisierung dieses Sektors. Dieser Begriff der Liberalisierung, der häufig und wahrscheinlich recht trügerisch einer einfachen Deregulierung gleichgestellt wird², stellt tatsächlich eine neue, den Eisenbahnunternehmen (I) aufgezwungene Situation dar, die zwangsläufig seitens des CIT neue Lösungsvorschläge erfordert (II).

I. Eine neue aufgezwungene Situation

Wie für die übrigen Verkehrsträger, ergibt sich die Liberalisierung des Eisenbahnbereichs natürlich aus den gemeinschaftlichen Texten (A), aber auch spezifischer aus den Bestimmungen des neuen COTIF, welche der Beförderungspflicht ein Ende gesetzt haben (B).

A. Die europäische Liberalisierung

Bezüglich dieses von den Pflichten des öffentlichen Dienstes stark geprägten Bereichs, die häufig monopolistischen öffentlichen Unternehmen übertragen werden, kann gesagt werden, dass mit Ausnahme einer Empfehlung des Rates vom 19. Dezember 1984, in der die Eisenbahnunternehmen angehalten wurden, ihre

¹ Vortrag auf dem anlässlich der hundert Jahre des CIT am 30.5.2002 in Luzern durchgeführten Symposiums, s. Zeitschrift 2/2002, S. 32.

² S. bezüglich der recht widersprüchlichen Folgen der europäischen Liberalisierung im Transportbereich unsere Überlegung „Vers un retour de l'Etat en droit des transports“ (Zu einer Rückkehr des Staates im Beförderungsrecht) in Transports Mai/Juni 2001, S. 178 ff.

Zusammenarbeit zu verstärken, die Liberalisierung tatsächlich mit der EG-Richtlinie vom 29. Juli 1991³ begann, die den Mitgliedstaaten das Ziel setzte, vor dem 1. Januar 1993 die Rechtsordnung dieser Unternehmen jener der Handelsgesellschaften anzupassen und zumindest eine buchhalterische Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung der eigentlichen Beförderungsleistungen vorzunehmen (Art. 4, 5 und 6). Die gleiche Richtlinie (Art. 10) hat auch den internationalen Gruppierungen von einerseits dem Unternehmen, das Güter oder Reisende befördern möchte, und andererseits dem Eisenbahnunternehmen des Zielstaates das Zugangs- und das Transitrecht auf den internationalen Eisenbahninfrastrukturen anerkannt. Die Mitgliedstaaten behielten jedoch die Möglichkeit, entsprechend der EG-Verordnung vom 20. Juni 1991⁴, diesen Unternehmen aus Gründen der Erbringung bestimmter Dienstleistungen oder des Interesses von Reisenden, die bestimmten sozialen Schichten angehören, öffentliche Dienstleistungen aufzuerlegen. Dazu gehörte die Pflicht, Reisende oder Güter zu festgelegten Tarifen und Bedingungen zu befördern⁵.

Ein ergänzender Schritt hin zur Marktöffnung wurde anschließend mit der Richtlinie über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen durch die nationalen Regierungen vom 19. Juni 1995⁶, mit der ein Zugangsrecht im internationalen Verkehr zugesichert wurde, vollzogen. Angesichts des in einer Mitteilung der Europäischen Kommission an den Rat und das Europäische Parlament im März 1998 bestätigten Scheiterns der Öffnungstrategie⁷ – nur sehr wenige

Unternehmen hatten von dem Zugangsrecht Gebrauch gemacht – wurden drei neue, oftmals als „Eisenbahnpaket“ bezeichnete Richtlinien, welche die vorherigen änderten, am 26. Februar 2001⁸ erlassen. Deren gemeinsames Ziel bestand darin, bis zum 15. März 2003 ein für die Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft frei zugängliches (ohne Gruppierung) europäisches Eisenbahnnetz für den Güterverkehr zu schaffen, das bis spätestens 15. März 2008 auf das gesamte Netz der Mitgliedstaaten ausgedehnt werden sollte. Darüber hinaus müssen die im gesamten Gemeinschaftsgebiet geltenden Genehmigungen von unabhängigen Behörden ausgestellt werden, und die Vergabe der Trassen wird ebenfalls von einem unabhängigen Organ verwaltet werden müssen⁹.

Angesichts der bedeutenden Auswirkung auf den gesamten Eisenbahnbereich sind sich die Unterzeichnerstaaten des COTIF sehr schnell der absoluten Notwendigkeit bewusst geworden, das Übereinkommen umfassend zu überarbeiten, um diesen neuen Orientierungen Rechnung zu tragen.

B. Die Aufhebung der Beförderungspflicht im neuen COTIF

Gemäß Artikel 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) bestand eine Beförderungspflicht, d.h., sobald sie in die Liste der CIM-Linien eingetragen waren, mussten die Eisenbahnen die zur Beförderung aufgegebenen Güter annehmen und diese unter den vorgesehenen Bedingungen befördern¹⁰. Man konnte also von einer echten Gemeinschaft der Eisenbahnbeförderer sprechen.

Die achte Revision des COTIF im Jahre 1980 hatte jedoch bereits die Beförderungspflicht für Stückgut aufgehoben, und die meisten nationalen Rechte hatten diese Beförderungspflicht bereits vorher aufgehoben.

³ Nr. 91/440 Abl EG vom 24.8.1991, L 237 und den Kommentar von A. ALEXIS „Transports par fer et concurrence, les principaux apports de la directive 91/440“ (Beförderungen auf der Schiene und Wettbewerb, die wichtigsten Beiträge der Richtlinie 91/440) in *Droit Européen des Transports* 1993, Nr. 4, S. 499 ff. und IDOT Laure „L'ouverture des transports ferroviaires“ (Die Öffnung im Bereich der Eisenbahnbeförderung) in „Cahiers de Droit Européen“, 1995, S. 263 ff.

⁴ Nr. 1893/91 Abl EG vom 29.6.1991, L 169.

⁵ S. ARSAC Magalie „L'appréhension du service public ferroviaire par le droit communautaire“ (Die Befürchtungen des Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf die Erbringung öffentlicher Eisenbahnbeförderungsdienstleistungen), wissenschaftliche Abhandlung in *Droit communautaire*, Paris: LGDJ coll. Université Panthéon-Assas, 1997, S. 21.

⁶ Nr. 95/18 Abl EG vom 27.6.1995, L 143.

⁷ S. GERARDIN Damien „L'ouverture à la concurrence des entreprises de réseau – analyse des principaux enjeux du processus de libéralisation“ (Die Öffnung der Netzunternehmen hin zu mehr Wettbewerb – Untersuchung der wichtigsten Gesichtspunkte des Liberalisierungsprozesses) in *Cahiers de Droit Européen*, 1999, S. 23/24.

⁸ Nr. 2001/12, 2001/13 und 2001/14 Abl EG vom 15.3.2001, L 75.

⁹ S. Näheres zu diesen beiden Gesichtspunkten GRARD Loïc « Nouvelles régulations et nouveaux régulateurs dans le secteur des transports en Europe » (Neue Regelungen und neue Regulierer im Beförderungsbereich in Europa) in *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, Nr. 447, April 2001, S. 264.

¹⁰ Bezüglich dieser Beförderungspflicht s. den Text des gegenwärtigen COTIF in *Juris-Classeur commercial*, Heft 679 und den Kommentar ALLEGRET Marc „Transports internationaux ferroviaires“ (Internationale Eisenbahnbeförderungen), *Ibid.* Heft 683, 1999, S. 8-10.

Insbesondere bestand eine Reihe von Begrenzungen dieser allgemeinen Beförderungspflicht. Der Absender musste die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, die Zusatzbestimmungen und die internationalen Tarife einhalten. Die Beförderung durfte nicht durch Umstände verhindert werden, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermochte [insbesondere Art. 3 § 1 Buchst. c)]. Die zuständigen Behörden des entsprechenden Staates konnten auch einschränkende Maßnahmen hinsichtlich der vorübergehenden oder dauerhaften Einstellung der Beförderung oder deren Kontingentierung, zum Beispiel aus politischen oder gesundheitspolizeilichen Gründen, erlassen (Art. 3 § 4). Ein unter der Federführung des CIT getroffenes Abkommen zwischen den Bahnen sah eine systematische und gegenseitige Mitteilung zwischen den Bahnen vor, die darüber hinaus auf Grund eines vereinfachten Zollverfahrens sicherstellen mussten, dass es sich zu Beginn und am Ende der Beförderung um die gleichen Güter handelt, und insbesondere ihre Unterstützung leisten mussten, um die Beförderung vom Eintritt in ihr Staatsgebiet bis zum deren Austritt sicherzustellen.

Diese Aneinanderreihung von nationalen Dienstleistungen konnte der oben erwähnten europäischen Liberalisierung natürlich nicht widerstehen, und die durchgehende Beförderung durch einen und denselben Beförderer verlangte zwangsläufig, dass das neue COTIF¹¹, das 2003 oder 2004 in Kraft treten sollte, diese Beförderungspflicht aufhebt, indem es einem Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit einräumt, einen internationalen Vertrag, bei dem es nicht Partei ist, abzulehnen. Dies wäre selbstverständlich nicht ohne eine neue Regelung zum Schutz der Rechtssicherheit möglich.

II. Die neuen vorgeschlagenen Lösungen

Das CIT hat sich bereits mit einigen Fragen (A) befasst, doch bleiben andere zurzeit noch offen (B).

A. Die vom CIT ins Auge gefassten Verträge

Auf seiner eigenen Generalversammlung, die am 19. und 20. Mai 1999 stattfand, also einige Tage vor jener von Vilnius vom 26. Mai bis 3. Juni 1999, die zum Protokoll vom 3. Juni, der Grundlage des neuen COTIF, führte, hatte das CIT bereits den offensichtlichen Widerspruch, demzufolge die Deregulierung ihretwegen

eine neue Regelung erfordert, hervorgehoben¹². Aus diesem Grunde wurde innerhalb des CIT eine Arbeitsgruppe gebildet, mit dem Auftrag, über die Folgen der Liberalisierung in den Bereichen des Beförderungs- und des Zollrechts nachzudenken¹³.

Die Arbeitsgruppe stellte schließlich vier rechtliche Grundlagen fest, um die sich die erforderliche Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen drehen könnte, um konkret den Folgen der Aufhebung der Beförderungspflicht Abhilfe zu schaffen:

1. Der Vertrag für das Anmieten eines Triebfahrzeugs mit Fahrer, wobei ein Eisenbahnunternehmen als Vermieter einem anderen Eisenbahnunternehmen (Beförderer oder ausführender Beförderer) ein Triebfahrzeug mit Fahrer zur Verfügung stellt. Die Abwicklung sämtlicher Beförderungsvorgänge wird dabei auf den Mieter übertragen, der dafür die volle Verantwortung trägt.
2. Der Traktionsvertrag, wobei ein Eisenbahnunternehmen, das über Traktionsmittel verfügt, einem anderen Eisenbahnunternehmen eine Traktionskraft zur Verfügung stellt, die in der Lage ist, eine beladene oder leere Wagenkomposition zu ziehen. Da das die Traktionskraft stellende Eisenbahnunternehmen den technischen und kommerziellen Betrieb des Fahrzeugs beibehält, trägt dieses auch die alleinige Verantwortung.
3. Der Vertrag über die Unterbeförderung zwischen einem Eisenbahnunternehmen, das die Beförderung ganz oder teilweise durchführt, und einem anderen Eisenbahnunternehmen, das im neuen COTIF als ausführender Beförderer bezeichnet wird. In diesem Falle bleibt das den Auftrag erteilende Unternehmen gegenüber dem Absender oder dem Empfänger voll verantwortlich.
4. Der Vertrag über Dienstleistungen, mit dem ein Eisenbahnunternehmen einer anderen Dienstleistungen erbringenden natürlichen oder juristischen Person die Durchführung der Beförderungsvorgänge anvertraut. Dabei bleibt das Eisenbahnunternehmen verantwortlich. Trotz ihrer sorgfältigen Ausarbeitung können diese theoretischen Modelle nicht alle Probleme regeln.

¹¹ S. zu dieser neunten Revision, der bedeutendsten des COTIF, CIT-Infos 2/1999, S. 1 und CIT-Infos 3/1999, S. 1 ff.

¹² S. CIT-Infos 3/1999, S. 1, im Geschäftsbericht 2000, S. 4 wiederholte Behauptung.

¹³ S. CIT-Info 3/2000, S. 3.

B. Offen gebliebene Fragen

Aus praktischer Sicht muss zuerst die Frage der Interoperabilität der europäischen Eisenbahnnetze erwähnt werden, in denen noch heute ungefähr siebzehn verschiedene Systeme zur Signalisierung und Geschwindigkeitskontrolle, sechs Arten der Achslast, vier Sorten Lichtraumprofile und drei verschiedene Spurweiten bestehen. In diesem Bereich werden Fortschritte erzielt, nicht zuletzt dank der EG-Richtlinie vom 19. März 2001¹⁴ über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, welche die Richtlinie vom 23. Juli 1996¹⁵, die lediglich das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem betraf, ergänzt, und auch dank der Ausarbeitung von interoperablem Material¹⁶ und darüber hinaus der Unterstützung der internationalen Güterwagenunion (RIV-Union), die 1921 in Stresa gegründet wurde und heute in den internationalen Eisenbahnverband (UIC) integriert ist, welche das Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr ausgearbeitet hat¹⁷.

Eine weitere sehr praktische Schwierigkeit mit der der internationale Verkehr konfrontiert wird, besteht in der Koexistenz, neben dem COTIF, des SMGS (Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, in russischer Sprache) zwischen der UdSSR und den Staaten Osteuropas, das in Budapest unterzeichnet und am 1. November 1951 in Kraft getreten ist, und trotz der Kündigung durch die meisten dieser Staaten nach dem Fall des Kommunismus in einigen Staaten immer noch angewendet wird¹⁸.

Vor allem muss die Tatsache berücksichtigt werden, dass die Eisenbahnbeförderung einen immer komplexeren Vorgang darstellen wird, da der Beförderer mindestens drei Verträge schließen muss: einen, um sich für jeden durchquerten Staat eine Trasse zu besorgen, einen weiteren, um alle nationalen Infrastrukturen zu benutzen, wobei der Betreiber der Infrastruktur eine Art Kommissionär wird, und schließlich ein Vertrag entsprechend den vorgestellten Modellen, die in das COTIF hätten einbezogen werden sollen. Dies alles

führt zwangsläufig dazu, dass die Problematik des Betriebs von Zügen nach außen verlagert wird.

Es gibt auch den Fall der geteilten Beförderungen¹⁹, die mehrere Beförderungsdokumente beinhalten und im Gegensatz zu den direkten Beförderungen stehen, mit Wiederaufgabe an jeder Grenze und mit Abschluss von aufeinander folgenden nationalen Beförderungsverträgen zu den Bedingungen, denen das jeweilige Eisenbahnunternehmen unterliegt. Darüber hinaus besteht noch das Problem der nichtvollständigen Züge, bei denen Wagen unterwegs abgekoppelt werden. Einige Unternehmen erbringen außerdem nur Dienstleistungen bei der Abfahrt (Beladen). Schließlich sei noch das Verhalten der europäischen Institutionen zu erwähnen, welche die Märkte aufteilen möchten und sogar einen Markt für Rückfahrten in leerem Zustand vorsehen.

So stellt sich, sehr schematisch, der ganze Umfang der Herausforderung an das CIT dar, das sogar in gewisser Weise zum Erfolg verurteilt ist, damit diese liberalen Revolutionen, deren deutlich bekundetes Ziel darin bestand, den Eisenbahnverkehr in Europa zu fördern, nicht auf Grund ihrer Komplexität, paradoxerweise den Straßenverkehr fördern, und entsprechend der Aussage von Herrn José Compère²⁰, dem Verantwortlichen im CIT-Vorstand für die Liberalisierungsprojekte im Eisenbahnbereich und der Reflexionsgruppe über die Kooperationsverträge, die Liberalisierung den Weg ebnet für eine freie Zusammenarbeit, jedoch nicht im rechtsfreien Raum.

(Übersetzung)

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof Österreichs

Beschluss vom 28. Februar 2001

1. **Für die Anwendung der ER CIM ist maßgebend der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde.**
2. **Der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM ergibt sich aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des**

¹⁴ Nr. 2001/16 Abl EG vom 19.3.2001, L 110.

¹⁵ Nr. 96/48 Abl EG vom 17.9.1996, L 235.

¹⁶ S. La Vie du Rail vom 23.1.2002, S. 18 ff.

¹⁷ S. ALLEGRET Marc op. cit. Heft 680, S. 6 und COMPERE José in Zeitschrift 7/8/1982, S. 108 ff.

¹⁸ S. ALLEGRET Marc op. cit. Heft 680, S. 4/5

¹⁹ S. ALLEGRET Marc op. cit. Heft 683, S. 3.

²⁰ S. CIT-Info 3/2001, S. 1.

Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr. Soweit die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen sie in diesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Der Fixkostenspediteur haftet für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst und kann sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen.

- 3. Die ER CIM verbieten nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird die Speditions- und Rollfuhrversicherung bei einem den ER CIM unterliegendem Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkostenspediteur nach den Bestimmungen des SVS.**
- 4. Der SVS-Versicherer haftet auch dann nach Maßgabe des SVS, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp nicht anzuwenden sind (hier: ER CIM).**
- 5. Eine Spedition zu fixen Kosten (Fixkostenspedition) liegt auch vor, wenn lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten sind.**

Vgl. Artikel 1 und 51 CIM; § 413 des österreichischen Handelsgesetzbuches (HGB); §§ 2, 39, 41 Buchst. a) der Allgemeinen Österreichischen Spediteur-Bedingungen (AÖSp); §§ 1, 3 Abs. 1 des österreichischen Speditionsversicherungsscheins (SVS).

Entscheidungsgründe:

...

Die Klägerin beauftragte die Firma GmbH mit dem Sitz in W. (in der Folge: F.) mit dem Transport von 50 Tonnen Milchkpulver von Deutschland in die Türkei mittels Bahn zu fixen Kosten pro Tonne. Die zusätzlich zu begleichenden Kosten stellen nur einen verhältnismäßig geringen Anteil dar. Unstrittig wurde die Geltung der AÖSp vereinbart. Der Transport dauerte vom 2. Februar bis 2. März 1998. Die Ware wurde letztlich im

März 1998 vom Empfänger angenommen. Die Klägerin bezahlte als zusätzliche Kosten unter anderem für SVS/RVS. Die SVS-Versicherung wurde eingedeckt.

Die Klägerin begehrt nun von den Beklagten als SVS-Versicherer anteilmäßig die Bezahlung von insgesamt ÖS 252'000 samt Anhang an im Einzelnen dargestelltem Schadenersatz mit der Begründung, dass mit F. eine Maximaltransportdauer von 10 Tagen vereinbart worden sei. Die tatsächliche Transportdauer von einem Monat sei darauf zurückzuführen, dass F. einerseits entgegen dem ab 1. Januar 1998 geltenden Erfordernis für einen Transit durch Ungarn nicht das Original eines amtlichen Veterinärzeugnisses als Begleitpapier mitgeführt habe, sondern nur ein Duplikat (es habe das Original erst beigebracht werden müssen), andererseits keinen Waggon-Laufplan erstellt habe, weshalb die mit 25,4 Tonnen bepackten Wagons in Jugoslawien umgepackt hätten werden müssen, weil hier ein Gewichtslimit von 24 Tonnen vorgesehen sei. Der Kunde der Klägerin habe wegen der Transportzeitüberschreitung einen Deckungskauf vornehmen müssen, wodurch ein Schaden inklusive Kosten für neues Akkreditiv und dergleichen in der Höhe von insgesamt DM 36'000 entstanden sei. Die Annahme der Ware sei erst nach mühsamer Intervention der Klägerin erfolgt, wobei F. die Bezahlung der Forderung des Empfängers abgelehnt habe.

Die Beklagten wandten ein, dass der türkische Empfänger, nicht jedoch die Klägerin aktiv legitimiert sei. Die Beklagten seien nicht passiv legitimiert, da auf Grund der Spedition zu fixen Kosten die ER CIM und nicht die AÖSp anzuwenden seien und daher keine Deckung aus dem SVS besteht. Weiters sei durch die Verspätung kein Schaden entstanden.

Die Klägerin sei selbst verpflichtet gewesen, die erforderlichen Begleitpapiere beizugeben. F. habe auf die Verzögerung keinen Einfluss gehabt. Es bestehe kein Anspruch gegen die Eisenbahn, wenn die Ware vom Empfänger angenommen worden sei. Der Schaden sei mit dem Dreifachen¹ der Frachtkosten limitiert. Es stünden nur 5 % Zinsen nach CIM zu.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren mit der Begründung ab, dass gemäß § 413 Abs. 1 HGB auf die Fixkostenspedition ausschließlich Frachtrecht anzu-

¹ Bemerkung der Redaktion: Im Zeitpunkt des strittigen Transportes war Artikel 43 § 1 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 in Kraft, wonach die Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist auf das Vierfache der Fracht beschränkt ist.

wenden sei. Der Verweis auf Frachtrecht sei unabdingbar und führe zur Unwirksamkeit einer allfälligen Vereinbarung über die Geltung der AÖSp. Dies bedeutete, dass kein durch den Speditionsversicherungsschein gedeckter Schaden vorliege und die Beklagten passiv nicht klagslegitimiert seien. Infolge der Berufung der Klägerin hob das Berufungsgericht das Ersturteil auf und verwies die Rechtssache zur ergänzenden Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht, weil dieses weder festgestellt habe, ob ein durchgehender Frachtbrief ausgestellt worden sei noch welche Strecken der gegenständliche Transport befahren habe sollen, noch, ob die Strecken in den nach „Art. 59“² aufgestellten Listen angeführt seien. Es sei daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht klar, ob die ER CIM oder die AÖSp Anwendung finden.

Den Rekurs an den Obersten Gerichtshof erklärte das Berufungsgericht für zulässig, weil eine Rechtsprechung zur Anwendung der ER CIM nicht vorliege.

Dagegen richtet sich der Rekurs der Beklagten mit dem Antrag, in der Sache im klagsabweisenden Sinn zu entscheiden, in eventu den Beschluss des Berufungsgerichtes aufzuheben und diesem die neuerliche Entscheidung aufzutragen.

Die Klägerin beantragt, den Rekurs zurückzuweisen, in eventu ihm nicht Folge zu geben.

Der Rekurs der Beklagten ist zulässig, er ist aber nicht berechtigt.

Rechtssatz

Nach der vom Berufungsgericht überprüften Tatsachengrundlage vereinbarte die Klägerin mit F. eine Spedition zu fixen Kosten, da lediglich einzelne Kosten, die nur einen geringen Anteil an den Gesamtkosten darstellen, der gesonderten Verrechnung vorbehalten waren (Schütz in Straube I2, § 413 HGB Rz 3, Kerzendorfer/Geist in Jabornegg, § 413 HGB, Rz 1ff mit weiteren Nachweisen). Der Fixkostenspediteur unterliegt gemäß § 413 Abs. 1 HGB ausschließlich dem Frachtrecht. Sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, gelangen nicht nur die Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB, sondern auch die Bestimmungen der Sonderfrachtrechte zur Anwendung (7 Ob 586/93, 7 Ob 3/94 je mit weiteren Nachweisen). Welches Frachtrecht anzuwenden ist, richtet sich nach dem Beför-

derungsmittel (4 Ob 127/99a). Dies kann daher auch Eisenbahnfrachtrecht sein (4 Ob 127/99a; Kerzendorfer/Geist am angegebenen Ort, Rz. 7 mit weiteren Nachweisen).

Nach deren § 2 Buchst. c) zweiter Satz gehen den AÖSp gesetzliche Bestimmungen zwingender Natur vor und schränken den Wirkungsbereich der AÖSp sinngemäß ein. Entgegenstehende Vereinbarungen über die Anwendung der AÖSp sind nichtig. Soweit keine zwingende Haftung vorgesehen ist, verdrängen jedoch die AÖSp das sonst anzuwendende Frachtrecht. Insoweit herrscht Vertragsfreiheit (7 Ob 586/93, 7 Ob 3/94 je mit weiteren Nachweisen).

Im vorliegenden Fall sollte der Transport von Deutschland in die Türkei, beide Mitgliedstaaten des COTIF und der ER CIM (Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, 1.1 (2); Mutz in Münchener Kommentar, Band 7, S. 1516, Helm in Großkommentar, 3. Auflage, § 460 HGB, Anhang II (Art. 1 CIM), Anm. 5), mittels Eisenbahn erfolgen. Bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen würden die geltend gemachten Ansprüche daher den ER CIM unterliegen (Überschreitung der Lastgrenze: Art. 23 CIM; Begleitpapiere: Art. 25 CIM; Verspätungsschäden: Art. 36 CIM).

Mit Bezug auf das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) sprach der Oberste Gerichtshof bereits aus, dass das Eisenbahnfrachtrecht als zwingend anzusehen ist (4 Ob 127/99a). Schütz am angegebenen Ort (a.a.O.) § 413 HGB, Rz. 1, und Csoklich in Einführung in das Transportrecht, S. 60, vertreten diese Ansicht ausdrücklich zu den ER CIM.

Gemäß Artikel 51 CIM kann in allen Fällen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den darin vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden. Auch wenn im Gegensatz zu z.B. Artikel 41 CMR nicht die Nichtigkeit entgegenstehender Vereinbarungen angeordnet wird, ergibt sich nach Ansicht des erkennenden Senates aus der beabsichtigten Vereinheitlichung des Sonderfrachtrechtes der Eisenbahn im internationalen Verkehr doch auch der zwingende Charakter der Haftungsbestimmungen der ER CIM. Soweit also die ER CIM eine Haftung vorsehen, verdrängen in sie indiesem Umfang die vereinbarten AÖSp. Dies bedeutet, dass der Fixkostenspediteur für Ansprüche aus dem Eisenbahnfrachtvertrag selbst haftet und sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 Buchst. a) AÖSp berufen kann.

² Bemerkung der Redaktion: Die Klägerin beruft sich noch auf Artikel 59 CIM 1970, das Gericht aber richtigerweise auf Artikel 3 und 10 COTIF 1980.

Dies hat aber auf die Haftung der beklagten SVS-Versicherer keinen Einfluss. Die ER CIM verbieten nämlich nicht die Eindeckung einer SVS-Versicherung, diesbezüglich kommt es zu keiner Verdrängung der AÖSp. Wird also die SVS/RVS-Versicherung bei einem den ER CIM unterliegenden Transport eingedeckt, so haften die SVS-Versicherer neben dem Fixkosten-spediteur nach den Bestimmungen des SVS.

Die Speditionsversicherung ist gemäß § 1 SVS eine Versicherung für fremde Rechnung. Versichert ist der Wareninteressent als Auftraggeber oder derjenige, dem das versicherte Interesse zur Zeit des den Schaden verursachenden Ereignisses zustand. Die Versicherung deckt nach § 2 Ziff. 1 SVS alle Schäden aus sogenannten „Verkehrsverträgen“, worunter nach § 2 Ziff. 2 SVS neben Speditions- jedenfalls auch Frachtverträge zu verstehen sind (7 Ob 327/97g, 1 Ob 375/98y, Schütz a.a.O. § 415 HGB Anhang II SVS/RVS § 2, Rz. 1). Die SVS-Versicherer vergüten den Schaden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über die Haftung des Versicherungsnehmers aus dem Verkehrsvertrag. Sie verzichten auf die Einwendungen, welche der Spedituer aus den in den AÖSp und sonstigen Abmachungen oder Handels- und Verkehrsgebräuchen enthaltenen Bestimmungen über Ausschluß und Minderung der gesetzlichen Haftung erheben könnte (§ 3 Ziff. 1 SVS). Damit wird der Umfang der Haftung der Speditionsversicherer nicht nach Maßgabe der Speditionsbedingungen bestimmt (Helm, Großkommentar, 4. Auflage, § 415 HGB, Anhang II, § 3 SVS Anm. 1; in diesem Sinn auch P. Bydlinski in Münchener Kommentar, Band 7, S. 266). Dies bedeutet, dass die SVS-Versicherer auch dann nach Maßgabe des SVS haften, wenn auf den Schadensfall auf Grund zwingender anderer Bestimmungen die AÖSp insoweit nicht anzuwenden sind. Die Beklagten wären daher auch in dem Fall, dass die ER CIM zur Anwendung gelangten, was zur Zeit noch nicht beurteilt werden kann, passiv legitimiert.

Die Aktivlegitimation der Kläger ergibt sich (vorläufig) daraus, dass es sich um eine Versicherung auf fremde Rechnung handelt und das Wareninteresse unter anderem des Auftraggebers versichert ist (§ 1 SVS; Helm, a.a.O., § 415, Anhang I, § 39 ADSp - Allgemeine Deutsche Spedituer-Bedingungen, Anm. 5, Bydlinski a.a.O., S.265, Csoklich a.a.O., S. 147).

Das Berufungsgericht hat aber richtig erkannt, dass die erstgerichtlichen Feststellungen noch nicht ausreichen, um beurteilen zu können, ob nun der gegenständliche Rechtsfall den ER CIM unterliegt. Voraussetzung dafür ist die Versendung von Gütern mit durchgehendem

Frachtbrief zur Beförderung auf einem Weg, der die Gebiete mindestens zweier Mitgliedstaaten berührt und ausschließlich Linien umfasst, die in den Listen gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind (Art. 1 § 1 CIM). Nach den Feststellungen ist bisher nur klar, dass das Gebiet zweier Mitgliedstaaten berührt wird, offen bleibt aber, ob ein durchgehender Frachtbrief beigegeben wurde und welche Vereinbarung die Parteien darüber getroffen haben, auf welchen Linien die Sendung befördert werden sollte und ob diese Linien in den oben genannten Listen eingetragen sind. Maßgebend ist nämlich nur der vereinbarte Transportweg und nicht jener, auf dem die Sendung tatsächlich befördert wurde (Spera, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, 1.3 (7)). Die Voraussetzungen der Anwendbarkeit der ER CIM können aber nur auf Grund entsprechender erstgerichtlicher Feststellungen geprüft werden.

Das Erstgericht wird daher erst nach Ergänzung des Beweisverfahrens abklären können, welches (Sonder) Frachtrecht im vorliegenden Rechtsfall zur Anwendung gelangt und wird dann erst in der Lage sein, zu beurteilen, welche Feststellungen es für die abschließende Beurteilung der Rechtssache benötigt.

...

[Nebenentscheidung]

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Heft 9/2002, S. 346/347)

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

York, 30./31. Januar 2003

Am 30./31. Januar 2003 fand in York (UK) das erste ILGGRI-Treffen 2003 statt und zwar an einem äußerst passenden Ort, nämlich im „National Railway Museum“, das wohl eines der eindrucklichsten Museen dieser Art in der Welt sein dürfte.

Wie üblich und zweckentsprechend stand eine breite Palette von Themen zur Diskussion, von Berichterstattung über Unfälle und besondere technische Einzelfragen im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit über Kenntnisnahme von Stand bzw.

Resultaten in Aktionen und Arbeitsgruppen mit Beteiligung von ILGGRI-Vertretern bis zu kurzen Aussprachen zu Grundsatzfragen, namentlich im Zusammenhang mit der Entwicklung des EG-Gemeinschaftsrechtes im Bereich Interoperabilität/Sicherheit der Eisenbahn, bzw. zugemeinsamen Interessen auf Stufe der nationalen Aufsichtsbehörden.

Diesmal standen im Vordergrund:

- Der Zulassungsprozess und die dafür erforderliche Dokumentation und der Sicherheitsnachweis (mit der Problematik des sog. Sicherheits-Levels) von behördlichen Zulassungen;
- das Thema Sicherheitsbescheinigung (Safety Certificate) im besonderen;
- das Thema Datenbank/Register für Fahrzeuge (im Zusammenhang mit einer Studie der Europäischen Kommission/GD TREN, mit Arbeiten der UIC und auch dem speziellen Register in Verbindung mit Sicherungsrechten für bewegliche Güter gemäß Kapstadt-Abkommen/Eisenbahnprotokoll).

Von außen betrachtet, ist es nicht immer ganz klar, was man eigentlich will mit den institutionellen Veränderungen im Bereich Interoperabilität, Zulassung, Sicherheit:

- Aufbrechen traditioneller Strukturen und Verantwortlichkeiten
- Flächendeckende Interoperabilität
- Hebung des Sicherheitsstandards
- Bewahrung von Spielraum für unterschiedliche Rechts- und Verfahrenskulturen in den einzelnen Staaten.

Das macht die Diskussion recht unübersichtlich, wobei es wichtig ist, sich immer wieder bewusst zu sein, dass im Interesse der Eisenbahn eine genügende und möglichst rasch wirksame Interoperabilität und Liberalisierung energisch vorangetrieben werden sollte, um ihr, vor allem in großräumigen Güterverkehr, eine konkurrenzfähigere Position zu verschaffen.

Einige Definitionsfragen sind offensichtlich noch ungeklärt, z.B. diejenige der Sicherheitsbescheinigung. Wo wird sie gebraucht: nur für Unternehmen oder auch für Eisenbahnmaterial oder Personal im Zusammenhang mit der behördlichen Zulassung? Es drängt sich auf, eine auf Unternehmen beschränkte Definition zu wählen, um

Verwirrung zu vermeiden. Definitionsfragen stellen sich zudem im Bereich Datenbank/Register/Kodierung hinsichtlich Eisenbahnmaterial und Eisenbahnfahrzeugen. Klare Abgrenzungen sind unerlässlich.

Begriffsklärungen, die Missverständnisse vermeiden, sind vor allem auch wichtig, wenn man sich vergegenwärtigt, wer alles tätig ist, um im Reform- und Umbauprozess die Nase vorne zu haben:

- Die Kommission und insbesondere auch Experten, die von ihr mit meist recht umfassenden Studien beauftragt werden;
- die AIEF;
- die UIC bzw. ihre Sicherheitsdirektoren;
- die Beteiligten im Programm SAMNET.

Alle streben einen umfassenden Ansatz an. Die wichtigsten Mitspieler und Fachleute sind überall engagiert, nicht zuletzt, um zu kontrollieren, dass nicht irgendwo Präjudizien geschaffen werden, mit denen man später seine liebe Mühe hat. Für die im Zusammenhang mit der Umsetzung des COTIF-Zulassungsrechtes erforderlichen Arbeiten ist in der heutigen Konstellation klar, dass nicht noch zusätzlich Arbeitsgruppen mit eigenem Programm eingesetzt werden können. Der Eindruck verstärkt sich übrigens, dass im Hinblick auf die Handhabung des COTIF-Zulassungsrechtes der RID-Fachausschuss Vorbild sein muss, obschon klare Unterschiede zu beachten sind. Insbesondere wird die Komplementarität zum künftigen EU-Instrument einer europäischen Eisenbahnagentur zu beachten sein.

Wie sieht die Zukunft der ILGGRI aus? Man ist sich im Moment einig, dass diese Frage von Bedeutung sein wird, wenn einmal die Europäische Eisenbahnagentur voll wirkt. Bis dahin kann die ILGGRI mit der heutigen Formel ihre Rolle weiter spielen. Sie wird zweifellos in den nächsten Jahren ein nützliches Instrument bleiben können. Umso mehr war es gegeben, wieder einmal die Arbeitsweise zur Diskussion zu stellen, um eine gute Effizienz zu gewährleisten für eine Kontaktplattform, die zwingend informell bleiben muss. Dabei macht es Sinn, von Seite Zentralamt im Hintergrund eine minimale logistische Basis zur Verfügung zu halten. Die OTIF ist ein Instrument im Dienste ihrer Mitgliedstaaten, neu auch im technischen Bereich. Deshalb soll die Homepage der OTIF künftig das Stichwort ILGGRI enthalten, um allgemeine Informationen vermitteln zu können.

Besprechung im Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen

Der Generaldirektor traf sich anlässlich seines Besuchs beim Komitee der OSShD am 12. Februar 2003 zu einem längeren Gespräch mit einer Delegation des polnischen Infrastrukturministeriums angeführt von Unterstaatssekretär Mieczysław Muszyński.

Er erhielt einen Einblick in die Überlegungen und Anstrengungen Polens hinsichtlich einer konsistenten, verbindenden, erfolgversprechenden West-Ost-Eisenbahnpolitik über die Grenze der erweiterten EU hinaus. Nach dem Willen der EU soll Polen dafür eine aktive Rolle übernehmen. Das Ziel sind schliesslich optimale Investitionen, welche mit den zwangsläufig beschränkten Mitteln ein Maximum an Nutzen zu Gunsten der Eisenbahn eröffnen. In die Aktivitäten einbezogen sind alle östlichen Nachbarn Polens, wobei sich je unterschiedliche Probleme stellen:

- Ein Schwergewicht liegt auf der Russischen Föderation, wo das russische Eisenbahnministerium eine zentrale Rolle spielt, insbesondere mit Blick auf die transsibirische Achse. Diese lässt ein grosses Entwicklungspotential erwarten, an dem selbstverständlich auch die westlichen Nachbarn Polens, namentlich Deutschland und die Tschechische Republik, interessiert sind.
- Mit in Betracht gezogen ist Weißrussland, das sich eng an Rußland anlehnt.
- Ein besonderes Problem ist der Zugang Rußlands zur Ostsee über seine Enklave, der Region von Königsberg. Es betrifft neben Litauen auch Polen, weil es in Verbindung mit dem Zugang der baltischen Staaten nach dem Kern des alten Europa über den paneuropäischen Korridor I (Ast A) steht. Dieser Zugang ist Gegenstand eines eigenständigen Entwicklungsprogramms.
- Die vierte Aktionslinie ist auf den schwierigen Partner Ukraine ausgerichtet, wo intern große Meinungsunterschiede auch hinsichtlich der Eisenbahnliberalisierung herrschen und letztlich der Straßentransport meist Priorität erhält.

Ein spezielles Augenmerk im gesamten Zusammenhang liegt auf der technisch-betrieblichen Interoperabilität an den Grenzübergängen bzw. an den Übergängen zwischen Normalspur- und Breitspurstrecken. Polen besitzt mit beiden technischen Systemen eigene Erfahrungen und hat Pionierarbeit geleistet für einen betrieblich

möglichst ungehinderten Übergang von Wagen zwischen Normalspur und Breitspur auf der Basis von Drehgestellen mit variabler Spurweite, die sich automatisch wechseln können. Das Ziel sind letztlich „neue Grenzübergänge“, die keinen Aufenthalt bedingen, somit „unsichtbar“ sind und bestmögliche Qualität aufweisen, die sich auf allgemein akzeptierten hohen Standards stützen, zu Gunsten einer konkurrenzfähigen Eisenbahn – hauptsächlich im Gütertransport.

Damit ist auch die rechtliche Interoperabilität angesprochen bzw. der Umgang mit den unterschiedlichen Transportrechtssystemen, die einerseits im Raum der OTIF, andererseits demjenigen der OSShD wirksam sind und langfristig einer Harmonisierung unterliegen sollten.

Polen unterstützt die im Gemeinsamen Standpunkt OTIF/OSShD zum Ausdruck gebrachte Strategie hinsichtlich der Zusammenarbeit der beiden Organisationen, welche einen pragmatisch geführten Harmonisierungsprozess zu Grunde legt. Auf Seite der OTIF soll dafür, mit Unterstützung der EU, welche dem COTIF 1999 beitreten will, auf der Basis von Gegenseitigkeit mit konkreten Anstrengungen die Möglichkeit durchgehender Transporte nach nur einem rechtlichen Regime, sofern der Markt es verlangt, gefördert werden.

Das unterstreicht die Bedeutung des Inkrafttretens des COTIF 1999. Die Ratifizierung Polens ist erfolgt, die Hinterlegung veranlasst (sie ist im Nachgang auch nach wenigen Tagen vollzogen worden).

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferung 3/02, Stand Dezember 2002, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst 3'638 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes in seiner aktuellen Fassung. Der Gesetzestext (in der Fassung der Bekanntmachung aus dem Jahre 1990) hat inzwischen mehrere Änderungen erfahren. Drei im Jahre 2002

angenommene Gesetze haben Änderungen bewirkt, welche in den Kommentar eingearbeitet werden mussten. Besonders zu erwähnen ist das Gesetz vom 27. April 2002 zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze, das im Teil „Texte“ bereits in der Ergänzungslieferung 2/02 eingearbeitet war (s. Zeitschrift 4/2002, S. 101). Dessen Auswirkungen werden nun auch im Erläuterungsteil berücksichtigt.

Eine ab 1. Februar 2003 für die Erteilung von Genehmigungen geltende Neuerung besteht darin, dass die schriftliche Form dafür ausdrücklich vorgeschrieben ist. Gleichzeitig wurde jedoch die Möglichkeit geschaffen, abweichend davon Genehmigungen und sonstige Dokumente auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbarer Signatur gemäß Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die auf Grund des Gesetzes erlassen werden, zu erteilen. Eine ausführliche Kommentierung dieser Bestimmung soll in der nächsten Ergänzungslieferung folgen.

Abgesehen von der Befreiung der Veranstalter von Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen von der Genehmigungspflicht beziehen sich weitere Neuerungen insbesondere auf den Erlass von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie auf die Ordnungswidrigkeiten. Dies gab Anlass zu einer Überarbeitung und Erweiterung der Kommentierung der diesbezüglichen Bestimmungen.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, „ein Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung“ zu sein.

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 13. Ergänzungslieferung, Stand 1. August 2002

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (s. Zeitschrift 3/2002, S. 72).

Die Sammlung umfasst drei Bände, wobei zwei Bände dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und dem

Recht der einzelnen deutschen Bundesländer gewidmet sind. Der dritte Band deckt die Kategorien „Europäisches Recht“, „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab.

Mit der umfangreichen 13. Ergänzungslieferung (fast 200 Seiten) wird vor allem der Teil „Deutsches Recht“ aktualisiert, indem neue Vorschriften eingearbeitet werden, mit denen Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt und die Zuständigkeiten in der Bundesverwaltung angepasst werden.

Welche Bestimmung durch welche Vorschrift abgeändert wurde, sieht der Benutzer auf den ersten Blick, da eine Übersicht der Änderungen jedem Gesetzestext vorangestellt ist. In einigen Fällen werden aus Anlass einer Gesetzesänderung Erläuterungen neu angefügt oder angepasst. Im Zusammenhang mit einer Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs werden dem Gesetzestext ausführliche Erläuterungen von W. Kunz angefügt.

Die Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport, die der Umsetzung mehrerer Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft dient, wurde neu aufgenommen. Die Erläuterungen hierzu sind ebenfalls vom Herausgeber der Sammlung verfasst. Ferner wurden unter anderem die Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen berücksichtigt.

Die umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen kann als Arbeitsbehelf für Fachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden für einen ersten raschen Überblick - auch über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus - dienen.

Filthaut, Werner, *Haftpflichtgesetz (Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts)*, 6., neu bearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2003, ISBN 3 406 50250 4, Seiten XXV, 638

Das Haftpflichtgesetz regelt als Sondergesetz ein wichtiges Teilgebiet des deutschen Haftpflichtrechtes, insbesondere die Haftung des Betriebsunternehmers einer Schienen- oder Schwebel-Bahn, des Inhabers bestimmter gefährlicher Anlagen oder einer Fabrik.

Auch wenn sich die Zahl der Unfälle im Eisenbahnbetrieb in den letzten Jahrzehnten insgesamt eher verringert hat, ist die schon im Jahre 1871 in Deutschland eingeführte Haftung ohne Verschulden

(Gefährdungshaftung) von beträchtlicher Bedeutung für die Opfer.

Das am 1. August 2002 in Kraft getretene zweite Schadenersatzänderungsgesetz hat das Haftpflichtgesetz und auch Haftungsvorschriften des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) weitgehend geändert. Dieses Gesetz hat zum Ziel, das Schadenersatzrecht den heutigen Verhältnissen und Wertvorstellungen und den europäischen Nachbarrechtsordnungen anzugleichen, den Opferschutz zu verbessern und die Schadenabwicklung zu vereinfachen.

Um die Position der Opfer im Schadenfall zu verbessern, fällt der Haftungsausschlussgrund „unabwendbares Ereignis“ fort. Künftig kann sich der Betriebsunternehmer von der Haftung grundsätzlich nur noch bei Vorliegen höherer Gewalt befreien. Der Gesetzgeber beschloss jedoch, den Grund des „unabwendbaren Ereignisses“ für den Schadenausgleich beizubehalten und eine entsprechende Regelung in das Haftpflichtgesetz aufzunehmen.

Eine weitere wichtige Neuerung des Gesetzes ist die Einführung eines Schmerzensgeldanspruches bei blosser Gefährdungshaftung. Auch damit wird der Schutz der Opfer verbessert. Da damit im gerichtlichen Verfahren die bisher notwendige Prüfung, ob eine deliktische Haftung gegeben ist, wegfällt, wird gleichzeitig ein Rationalisierungseffekt bei der Schadenabwicklung erreicht.

Die Regelungen betreffend die Haftungshöchstgrenzen wurden geändert, um eine Harmonisierung innerhalb der Gefährdungshaftung zu erreichen. Gleichzeitig wurden die Beträge heraufgesetzt, um eine Anpassung an die Kostenentwicklung zu erreichen. Dass die Höchstbeträge auf Euro umgestellt wurden, ist selbstverständlich.

Darüber hinaus hat das am 1. Januar 2002 in Kraft getretene Schuldrechtsmodernisierungsgesetz eine einheitliche Vorschrift für *vertragliche* Pflichtverletzungen geschaffen und das Verjährungsrecht grundlegend umgestaltet.

Diese zahlreichen und grundlegenden Neuerungen haben eine umfassende Überarbeitung der Kommentierung von Filthaut erforderlich gemacht.

Schliesslich haben die Möglichkeiten zur Nutzung fremder Eisenbahninfrastruktur durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend an Bedeutung gewonnen. Auch die damit im Zusammenhang stehenden

Haftungsprobleme bedurften bei der Kommentierung einer ausführlichen Darstellung.

Die neu bearbeitete Auflage des Kommentars berücksichtigt die deutsche Rechtsprechung und das Schrifttum bis November 2002. Eine alphabetische Schnellübersicht auf dem Umschlag ergänzt das ausführliche Sachregister im Kommentar selbst und erleichtert wesentlich die Benützung.

Der Kommentar von Filthaut ist mit der üblichen grossen Sorgfalt bearbeitet und kann allen mit schadenersatzrechtlichen Fragen Befassten wärmstens empfohlen werden. Er ist und bleibt ein aktuelles und ausführliches Standardwerk zum Haftpflichtgesetz.

Sir Roy Goode, *Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und Protokoll betreffend Besonderheiten der Luftfahrzeug-ausrüstung – Amtlicher Kommentar*. Herausgegeben vom UNIDROIT, Rom 2002, ISBN 88-86449-10-0, 414 Seiten, € 100.- inkl. Verpackung und Postversand

Entsprechend dem in der Resolution Nr. 5 von der Diplomatischen Konferenz in Kapstadt zum Ausdruck gebrachten Wunsch, hat der Vorsitzende des Redaktionsausschusses Prof. Sir Roy Goode, emeritierter Professor für Recht an der Universität Oxford, mit Unterstützung des Sekretariates des UNIDROIT und des Rechtsdienstes der ICAO in erstaunlich kurzer Zeit den amtlichen Kommentar zum eingangs genannten Übereinkommen von Kapstadt, das am 16. November 2001 zur Unterzeichnung aufgelegt worden war, herausgegeben. Der amtliche Kommentar wurde auch in enger Zusammenarbeit mit dem Vorsitzenden des Vollausschusses der Diplomatischen Konferenz von Kapstadt, mit dem Vorsitzenden des Ausschusses für die Schlussbestimmungen und mit den Mitgliedern und den Beobachtern des Redaktionsausschusses erstellt.

Das Sekretariat der OTIF berichtete in dieser Zeitschrift regelmäßig über die Arbeiten, die zur Annahme dieses Übereinkommens geführt haben, und über die Arbeiten im Rahmen des UNIDROIT und der OTIF zur Schaffung eines Protokolls zum Übereinkommen von Kapstadt betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials. Hinsichtlich des Interesses des Übereinkommens und des Protokolls hierzu für den Eisenbahnsektor siehe unter anderem auch die Abhandlung von G. Mutz in der Zeitschrift 4/1999, Seiten 238 bis 249.

Der amtliche Kommentar liegt in englischer und in französischer Sprache vor und ist in fünf Teile gegliedert:

Der erste Teil enthält eine Darstellung der Entstehungsgeschichte des Übereinkommens und des Luftfahrtprotokolls, die bis in das Jahr 1988 zurückreicht.

Der zweite Teil gibt einen Überblick über das Übereinkommen und erläutert die Ziele sowie die dichotome Struktur des Übereinkommens, bestehend aus einem Grundübereinkommen und ergänzenden Protokollen betreffend die Besonderheiten der unterschiedlichen Kategorien von Ausrüstungsgegenständen (Luftfahrtmaterial, Eisenbahnrollmaterial, Raumfahrtmaterial). Ferner werden die dem Übereinkommen zu Grunde liegenden Rechtsprinzipien in diesem Teil dargestellt.

Der dritte Teil enthält einen Überblick über das Luftfahrtprotokoll und hebt die Ergänzungen und Änderungen, die es gegenüber dem Grundübereinkommen enthält, hervor.

Im vierten und im fünften Teil folgen sodann die artikelweise kommentierten Bestimmungen des Grundübereinkommens einerseits und des Luftfahrtprotokolls andererseits.

In den insgesamt zwölf Anhängen zum amtlichen Kommentar sind das Grundübereinkommen und das Luftfahrtprotokoll sowie die Schlussakte der Diplomatischen Konferenz von Kapstadt und die von ihr angenommenen fünf Resolutionen abgedruckt. Der Resolution Nr. 1 der Diplomatischen Konferenz ist ein konsolidierter Text des Grundübereinkommens und des Luftfahrtprotokolls angeschlossen. Dieser Text hat keine juristische Wirkung und soll in erster Linie dazu dienen, die Lesbarkeit zu erleichtern und damit das Verständnis für die Bestimmungen des Übereinkommens im Lichte der Änderungen durch das Luftfahrtprotokoll zu fördern und deren Anwendung zu erleichtern.

Des Weiteren sind dem amtlichen Kommentar als Anhänge beigegeben:

- Eine Konkordanztafel der Bestimmungen des Grundübereinkommens, des Luftfahrtprotokolls und des konsolidierten Textes,
- eine Matrix der nach dem Übereinkommen zugelassenen Erklärungen der Vertragsstaaten,
- eine chronologische Darstellung der Entwicklung des Übereinkommens und
- eine Liste der wichtigsten Dokumente im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Übereinkommens.

Ein Index mit den wichtigsten Stichworten erleichtert die praktische Benützung des amtlichen Kommentars.

Dieser Kommentar ist nicht nur ein wesentliches Hilfsmittel beim Verständnis des Übereinkommens von Kapstadt und bei seiner Anwendung im Bereich der Luftfahrt, sondern wird auch eine wichtige Hilfe bei der Ausarbeitung und bei den Beratungen des Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials sein.

Bezogen werden kann das Werk direkt beim Sekretariat des UNIDROIT, Via Panisperna 28, I-00184 Rom, zum oben genannten Preis von € 100.-.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2969/2003, p. 3 – Marchandises dangereuses : L'ADR nouveau est arrivé (N. Grange)

Idem, n° 2974/2003, p. 96 – Droit de vérification du destinataire. Le point (M. Tilche)

Idem, n° 2979/2003, p. 189/190 – Voyageurs. Sort des bagages (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 1-2/2003, S. 7 – Gefahrgut/Umwelt: Regulierung auf Hochtouren

Idem, 3/2003, S. 3 – ADSp-Änderungen treffen auch Frachtführer. Versicherungsschutz wird erheblich eingeschränkt (J. Knorre)

Idem, Nr. 10/2003, S. 8 – Der Verkehrsträger spielt keine Rolle. Vereinbarter Transportweg entscheidet über Rechtsanwendung (E. Boecker)¹

Idem, Nr. 15/2003, S. 9 – Schutz für Frachtführer muss nicht eingeschränkt werden. Gleichlauf zwischen Haftung und Versicherung trotz ADSp 2003 möglich (P. Kollatz)

Idem, Nr. 21/2003, S. 3 – ADSp-Vereinbarung sollte schriftlich bestätigt werden. Neues Gerichtsurteil vom Oberlandesgericht Hamburg zu Geschäftsbedingungen (R. Herber)

Idem, Nr. 39/2003, S. 2 – ADSp müssen schriftlich vereinbart werden; S. 9 – Eine Sache der relativen

¹ Bezieht sich auf das in dieser Zeitschrift abgedruckte Urteil (s. Rechtsprechung)

Unmöglichkeit. Ablieferung oder Entladung beendet
Frachtvertrag (H. Widmann)

Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt, Nr. 3/
2003, S. 87 – Neuer Gefahrgut-Unfall-Bericht gemäß
ADR/RID

European Transport Law, Antwerpen, No. 5/2002,
p. 546-602 – La Convention de Budapest (CMNI)
(G. Auchter)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 3/2003, S. 25-29 –
RID-Wendepunkt (J. Conrad)

*IMO News (The Magazine of the International Maritime
Organization)*, N° 4/2002, p. 4 – Athens Protocol marks
major advance in compensation regime (W.A. O'Neil);
p. 5 - Liability limits for ship passengers raised with
new Athens Convention, compulsory insurance
introduced

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 3/2003,
S. 103-105 – Die ADSp im Umbruch (H. Valder)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 7-
8/2003, p. 34/35 – RID/ADR 2003

Idem, n° 11/2003, p. 44/45 – Ça coûte, la sécurité.
19^{ème} colloque international matières dangereuses
Hambourg 2003

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2 /2003, S. 45-50 –
Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited
und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung
mit verschiedenartigen Transportmitteln (I. Koller)