



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2005

113. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Liste der Linien CIV, S. 47

Liste der Linien CIM, S. 47

Organe der OTIF

7. Generalversammlung

Bern, 23./24.11.2005, S. 48

Verwaltungsausschuss

104. Tagung – Bern, 22.11.2005, S. 53

Außerordentliche Tagung – Bern, 24.11.2005, S. 54

RID-Fachausschuss

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 13.-23.9.2005, S. 54

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

Genf, 7.-11.11.2005, S. 57

RID-Fachausschuss

42. Tagung – Madrid, 21.-25.11.2005, S. 58

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

Genf, 28.11.-16.12.2005, S. 61

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

Workshop der Europäischen Kommission über Angelegenheiten des Wagenrechtes und Wagennutzung – Brüssel, 26.10.2005 – S. 63

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – 16. Tagung – Wien, 28.11.-9.12.2005 – S. 63

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr Internationale Konferenz – Vorbereitungssitzungen Brest, 16.-18.3.2005, Warschau, 1.-3.6.2005 und Vilnius, 18.-20.10.2005 – S. 64

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2005 – Bern, 20.10.2005 – S. 65

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Frachtbrief CIM/SMGS – Steuergruppe

Warschau, 17.5.2005 und Kiew, 10./11.11.2005, S. 66

Economic Cooperation Organization (ECO)

Teheran, 2.-7.10.2005, S. 67

Abhandlungen

Jean-Pierre Lehmann, Wagenrecht: „Einstellungsvertrag“ wird vom „Verwendungsvertrag“ abgelöst, S. 67

Rechtsprechung

Østre Landsret Dombog (Dänemark) - Urteil vom 24.8.2004 - Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden - Verschulden des Reisenden, S. 81

Sonstige Informationen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

Frankfurt am Main, 7.10.2005, S. 82

Symposium

„Multilateral Trade Treaties and Developing Economies“ – Genf, 31.10.-3.11.2005 – S. 82

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), Juris-Classeur commercial, Heft 625 (8, 2005 – Aktualisierung zum 16.4.2005), S. 82

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 83

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

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

4/2005

113. Jahrgang – Oktober - Dezember

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

Liste der Linien CIV

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 57 vom 1. November 2005

Abschnitt „Kroatien“

Streichung der von den Kroatischen Eisenbahnen
(Mihanovićeva 12, pošt. pretinac 971, HR – 10000
Zagreb) betriebenen Eisenbahnlinie Karlovac – Sisak
Predgrade.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 58 vom 1. November 2005

*Abschnitte „Deutschland“ und „Vereinigtes König-
reich“*

Streichung der von der DFDS Deutschland GmbH (Van-
der-Smissen-Str. 4, DE – 22767 Hamburg) betriebenen
Schiffahrtlinie Cuxhaven – Harwich.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 59 vom 11. November 2005

Abschnitt „Deutschland“

Streichung der von der Reederei Baltrum-Linie GmbH
& Co. KG (DE – 26577 Baltrum) betriebenen
Kraftwagenlinie.

Streichung der von der Reederei Baltrum-Linie GmbH
& Co. KG (DE – 26577 Baltrum) betriebenen
Schiffahrtlinie.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 75 vom 1. November 2005

Abschnitt „Kroatien“

Streichung der von den Kroatischen Eisenbahnen
(Mihanovićeva 12, pošt. pretinac 971, HR – 10000
Zagreb) betriebenen Eisenbahnlinie Karlovac – Sisak
Predgrade.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Organe der OTIF

7. Generalversammlung

Bern, 23./24. November 2005

Die 7. Generalversammlung wurde gemäß COTIF 1980 am 23. und 24. November 2005 in Bern, im Gebäude des Weltpostvereins abgehalten. Es waren 34 der 42 Mitgliedstaaten der OTIF vertreten. Als Beobachter waren Vertreter von Estland, dessen Beitritt demnächst abgeschlossen werden sollte, und Aserbaidshan anwesend. Die Europäische Gemeinschaft, deren Beitritt im Hinblick auf das erwartete Inkrafttreten des COTIF 1999 vorbereitet wird (s. Zeitschrift 2/2003, S. 22), die OSShD und vier nichtstaatliche internationale Verbände nahmen ebenfalls an der Generalversammlung mit beratender Stimme teil. Der Generaldirektor des Weltpostvereins war bei der Eröffnungssitzung zugegen und richtete an die Teilnehmer eine Grussadresse.

Zu den wichtigsten Themen, mit denen die Generalversammlung befasst war, gehörten die Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben, und die Entwicklung und Umsetzung des COTIF-Zulassungssystems (COTIF 1999 Anhänge F (APTU) und G ATMF)). Hierzu wurden wichtige Beschlüsse zum weiteren Vorgehen und zur Zusammenarbeit zwischen der OTIF, der EG und der OSShD gefasst. Die Generalversammlung fasste einen weiteren zukunftsweisenden Beschluss, indem sie der Übernahme der Aufgabe des Sekretariates der Aufsichtsbehörde gemäß Vorentwurf des Protokolls zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (s. Zeitschrift 2/2003, S. 27) durch die OTIF zustimmte. Schließlich beschloss die Generalversammlung ihre Geschäftsordnung, wie sie ab Inkrafttreten des COTIF 1999 in Kraft treten wird, behandelte statutarische Geschäften gemäß COTIF 1980 und das Problem der von Ex-Jugoslawien geschuldeten Mitgliedsbeiträge. Die zu diesen Themen gefassten Beschlüsse sind aus dem nachstehend abgedruckten Auszug aus dem Schlussdokument zu ersehen.

Schlussdokument (Auszug)

1. In Anwendung des Artikels 6 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 tagte die 7. Generalversammlung am 23. und 24. November 2005 in Bern.

2. An der Generalversammlung nahmen teil:
 - 2.1 **34 Mitgliedstaaten der OTIF**
 - 2.2 **2 Staaten mit Beobachterstatus**
 - 2.3 **1 supranationale Organisation**
 - 2.4 **2 internationale Organisationen**
 - 2.5 **4 internationale Verbände**
3. Gemäß Artikel 6 der Geschäftsordnung besorgte das Zentralamt die Sekretariatesgeschäfte.
4. **Die Generalversammlung wählte** als Vorsitzenden:
Hr. Wolfgang Catharin (Österreich)
als ersten stellvertretenden Vorsitzenden:
Hr. Mahmoud Ben Fadhl (Tunesien)
und
als zweiten stellvertretenden Vorsitzenden:
Hr. Knud Elm-Larsen (Dänemark)
5. Die Generalversammlung setzte die nachstehenden Ausschüsse ein und bestellte sie wie folgt:

Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten
Vorsitzender:
S. Exz. Hr. Mladen Andrić (Kroatien)
Stellvertretender Vorsitzender:
Hr. Claudiu Dumitrescu (Rumänien)
Mitglieder:
Irland, Niederlande, Polen

Redaktionsausschuss
Vorsitzender:
Hr. Michel Aymeric (Frankreich)
Ko-Vorsitzende:
Hr. Wolfram Neuhöfer (Deutschland)
Hr. Colin Poole (Vereinigtes Königreich)
Mitglieder:
Belgien, Finnland, Schweiz

6. Die Generalversammlung beriet auf Grund der Geschäftsordnung in der von der 5. Generalversammlung am 26. Mai 1999 angenommenen Fassung, gültig ab 1. Januar 2000, mit den von der 6. Generalversammlung am 15. November 2000 angenommenen und in Kraft getretenen Änderungen.
7. Die Generalversammlung
- 7.1. nahm ihre Tagesordnung an;
- 7.2. nahm ihre Geschäftsordnung, wie sie ab Inkrafttreten des COTIF 1999 in Kraft treten wird, an (Anlage 1);
- 7.3. beriet die Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben, und fasste hierzu die in Anlage 2 wiedergegebenen Beschlüsse;
- 7.4. beriet die Entwicklung und Umsetzung des COTIF-Zulassungssystems (COTIF 1999 Anhänge F (APTU) und G (ATMF)) und kam zu den Schlussfolgerungen, die in Anlage 3 wiedergegeben sind;
- 7.5. nahm Kenntnis vom Bericht des Verwaltungsausschusses über seine Tätigkeit während der Amtszeit 2000-2005 und billigte ihn;
- 7.6. bestimmte die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit 2006-2010 wie folgt:
- Deutschland
- Belgien
- Kroatien
- Spanien
- Griechenland
- Irland
- Litauen
- Marokko
- Polen
- Rumänien
- Schweiz
- Syrien;
- 7.7. setzte den Höchstbetrag, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode erreichen dürfen, für den Zeitraum 2006-2010 wie folgt fest:
- Die jährliche Zunahme der Ausgaben im Voranschlag der OTIF darf den aus dem Durchschnitt der in den Staaten der Euro-Zone und der Schweiz festgestellten Inflation gebildeten Index nicht überschreiten, wobei der theoretische Höchstbetrag der Ausgaben am Ende des Jahres 2006 auf sFr. 3'301'890.- festgesetzt wird, was dem Betrag des Voranschlags 2006 entspricht. Der Höchstbetrag für das Jahr 2010 wird auf sFr. 3'720'000.- festgesetzt, es sei denn, dass die 8. Generalversammlung nach Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius eine abweichende Entscheidung trifft;
- 7.8. stimmte der Übernahme der Aufgabe eines Sekretariates der Aufsichtsbehörde gemäß Artikel XIII § 2 des Vorentwurfes des Protokolls zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials in der von der 3. gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten beschlossenen Fassung unter folgenden Bedingungen zu:
- a) Das Sekretariat der Aufsichtsbehörde genießt die international üblichen Immunitäten von Gerichts- und Verwaltungsverfahren sowie die Steuerfreiheit und andere durch Vereinbarung mit dem Sitzstaat vorgesehene Vorrechte;
- b) die Gebühren des Internationalen Registers gemäß Artikel XVIII § 1 des vorgenannten Vorentwurfes decken die Kosten des Sekretariates, die im Zusammenhang mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben entstehen;
- c) die näheren Bedingungen für die Ausübung der Tätigkeit des Sekretariates werden in einer Vereinbarung zwischen dem Verwaltungsausschuss der OTIF und der Aufsichtsbehörde des Eisenbahnregisters geregelt;
- 7.9. ermächtigte den Verwaltungsausschuss, bis zur vollen Inbetriebnahme des Internationalen Registers den von ihr für die Jahre 2006 bis 2010 festgelegten Höchstbetrag für das jeweilige Haushaltsjahr zu überschreiten. Die Überschreitung darf höchstens den Betrag der Kosten für

einen halben Dienstposten eines Ersten Sekretärs und den Betrag der Sachausgaben erreichen, die auf Grund der Beschlüsse der Diplomatischen Konferenz (zur Annahme des genannten Eisenbahnprotokolls) in der Aufbauphase des Internationalen Registers notwendig sind. Die Generalversammlung geht davon aus, dass diese in der Anlaufphase vom OTIF-Haushalt zu tragenden erforderlichen Mehraufwendungen durch die in der Nutzungsphase des Internationalen Registers erhobenen Gebühren diesem Haushalt wieder zufließen werden;

7.10 hinsichtlich der Schulden Ex-Jugoslawiens:

- unterstützte die Initiative und das Konzept des Generaldirektors zur Lösung der offenen Fragen in Verbindung mit den ausstehenden Beiträgen des ehemaligen Jugoslawiens zum Haushalt der OTIF. Sie forderte ihn auf, seine diesbezüglichen Bemühungen fortzusetzen;
- begrüßte die Bereitschaft Serbien-Montenegros, Sloweniens und Kroatiens, den Kompromissvorschlag des Zentralamtes grundsätzlich anzunehmen;
- forderte Bosnien-Herzegowina und die EJR Mazedonien auf, eine Annahme dieses Kompromissvorschlages grundsätzlich in Erwägung zu ziehen;
- stimmte darüber überein, dass zusätzliche Konsultationen stattfinden müssen bezüglich der Schulden, für die die Nachfolgestaaten die Verantwortung übernehmen werden, im Hinblick auf Beträge, die ursprünglich von der ehemaligen Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien zu begleichen waren;
- drückte ihre Erwartung darüber aus, dass dieses Problem bis zur 8. Generalversammlung gelöst sein wird und die Ergebnisse ihr vorgelegt werden.

*

Eine Abschrift dieses von der Generalversammlung am 24. November 2005 angenommenen Schlussdokumentes wird vom Generaldirektor den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF und allen anderen Delegationen zugestellt.

Anlage 1

...¹

Anlage 2

Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben

I.

In Anbetracht einerseits der Tatsache, dass das Protokoll 1999 voraussichtlich in Kraft treten wird, bevor alle Mitgliedstaaten der OTIF dieses Protokoll ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind,

in Anbetracht andererseits der Tatsache, dass die Revision 1999 durch die 5. Generalversammlung in Vilnius unter Wahrung der Rechtskontinuität auf Grund des Artikels 20 COTIF 1980 erfolgt ist und dass auch diejenigen Staaten, die das Protokoll 1999 nicht rechtzeitig ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder dem Protokoll 1999 beitreten, Mitgliedstaaten der OTIF bleiben,

in Anbetracht ferner der Tatsache, dass 33 Mitgliedstaaten das Protokoll 1999 unterzeichnet haben, vier Mitgliedstaaten diesem Protokoll und zwei weitere Staaten dem COTIF - auch in der Fassung 1999 - seit 1999 beigetreten sind,

unter Berücksichtigung des allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatzes von Treu und Glauben (*bona fides*),

unter Berücksichtigung des allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatzes, wonach die Unterzeichnung der Neufassung des Übereinkommens den Unterzeichnerstaat verpflichtet, sich aller Handlungen zu enthalten, die Ziel und Zweck des Vertrages vereiteln würden und

unter Berücksichtigung weiterer im Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge festgehaltenen völkerrechtlichen Grundsätze (z.B. Art. 30 und 34),

im Interesse einer möglichst reibungslosen Anwendung der neuen Regeln unter Wahrung der bisherigen Rechte der Mitgliedstaaten,

¹ wird in der Zeitschrift nicht wiedergegeben. Die neue Geschäftsordnung wird nach Inkrafttreten des COTIF 1999 auf der Homepage der OTIF (www.otif.org) veröffentlicht werden.

stellt die Generalversammlung fest, dass

- die Mitgliedstaaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, zwar als Drittstaaten im Verhältnis zum Protokoll 1999 anzusehen sind,
- jedoch ein Bestehen der Organe nach COTIF 1980 und nach COTIF 1999 nebeneinander nicht annehmbar, da nicht praktikierbar ist,
- es daher nur einheitliche Organe der OTIF gibt, wobei davon auszugehen ist, dass ein Stimmrecht den Staaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, höchstens soweit zustehen kann, als es sich in den Beratungen dieser Organe um Bestimmungen handelt, die bereits auf Grund der Ermächtigung nach COTIF 1980 geändert werden konnten; das heißt insbesondere
 - nur eine **Generalversammlung**, in der auch jene Mitgliedstaaten ihr Stimmrecht, die das COTIF 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, ausüben dürfen, sofern dies mit den ihnen gemäß COTIF 1980 zustehenden Rechten und Pflichten vereinbar ist, ohne den Zweck des COTIF 1999 zu vereiteln;
 - nur einen **Verwaltungsausschuss**, der aus einem Drittel der Mitgliedstaaten besteht, der jedoch bei seinen Beschlüssen, insbesondere in finanziellen Fragen, den Interessen der Mitgliedstaaten, die das Protokoll von Vilnius 1999 (noch) nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, entsprechend den genannten völkerrechtlichen Grundsätzen Rechnung zu tragen hat;
 - nur einen **Revisionsausschuss**, in dem die Staaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, bei der Beschlussfassung über Änderungen des COTIF 1999 nicht stimmberechtigt sind, während der Revisionsausschuss darauf verzichten sollte, Änderungen betreffend das COTIF 1980 vorzunehmen;
 - nur einen **Fachausschuss RID**, in dem alle Mitgliedstaaten berechtigt sind, die Anlage zum RID weiterzuentwickeln, während die Staaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, bei der Beschlussfassung betreffend Änderungen des Anhangs C selbst nicht stimmberechtigt sind;
 - ein neues Organ **Fachausschuss für technische Fragen**, in dem die Mitgliedstaaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, nicht stimmberechtigt sind;
- die Europäische Gemeinschaft nicht solche Rechte in den Organen der OTIF ausüben kann, die den betroffenen Mitgliedstaaten deswegen nicht zustehen, weil sie das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind,
- die Europäische Gemeinschaft hingegen bei solchen Geschäften die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten unter der dafür geltenden Voraussetzungen ausüben kann, bei denen solchen Staaten ein Stimmrecht zustehen könnte, obwohl sie das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind,

beauftragt die Generalversammlung den Generalsekretär,

nicht nur die in Artikel 24 COTIF 1999 vorgesehenen Listen der Linien auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen, sondern auch – für diejenigen Staaten, die das Protokoll 1999 nicht ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, – die Listen der Linien gemäß Artikel 10 COTIF 1980 im Hinblick auf Artikel 11 COTIF 1980 weiter auf dem Laufenden zu halten und zu veröffentlichen.

II.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM und damit auch des RID als Vollzugsordnung zu Artikel 4 Buchst. d) und Artikel 5 § 1 Buchst. a) CIM 1980 im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde noch nicht hinterlegt haben, mit dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 gemäß Artikel 20 § 3 COTIF 1980 ausgesetzt ist;

im Bewusstsein, dass eine Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Parteien des Beförderungsvertrags in den ER CIV 1999 im Gegensatz zu den ER CIM 1999 nicht vorgesehen ist,

im Bewusstsein, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID - des Anhangs C zum COTIF 1999) nicht der Parteiendisposition unterliegen,

empfiehlt die Generalversammlung den betroffenen Mitgliedstaaten,

durch geeignete Maßnahmen den Parteien des Beförderungsvertrags die bestehenden Möglichkeiten nahe zu bringen, um die negativen Konsequenzen der Aussetzung der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV zu verhindern, indem sie

- bei internationalen Güterbeförderungen von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1999 durch Rechtswahl gemäß Artikel 1 § 2 CIM 1999 anwenden, und
- bei internationalen Personenbeförderungen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV 1999 als Vertragsrecht auf der Grundlage des internationalen Privatrechts wählen, sofern das jeweilige Landesrecht dies zulässt.

Ferner empfiehlt die Generalversammlung hinsichtlich internationaler Gefahrgutbeförderungen denjenigen Mitgliedstaaten, für die die Vorschriften des RID nicht auf der Grundlage der RID-Rahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft gelten, unter Berücksichtigung ihres Landesrechtes zu prüfen, inwieweit die Anwendung der Regelungen des RID geboten ist, da diese Regelungen den aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik wiedergeben und somit das Maß der bei

Gefahrgutbeförderungen erforderlichen Sorgfalt bestimmen.

Anlage 3

Schlussfolgerungen betreffend die Entwicklung und Umsetzung des COTIF-Zulassungssystems (COTIF 1999 Anhänge F (APTU) und G (ATMF))

Die Generalversammlung stimmt überein, dass die Überarbeitung der Anhänge ATMF und APTU die folgenden Ziele verfolgt:

- die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EU/des EWR sind, können innerhalb ihrer eigenen Grenzen Eisenbahnverkehr ausschließlich entsprechend der europäischen Gesetzgebung durchführen ;
- Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, aus EU/EWR-Mitgliedstaaten kommend, können zum Verkehr oder zur Verwendung im internationalen Verkehr in Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EU/des EWR sind, auf der Grundlage der gemäß der europäischen Gesetzgebung erteilten Zertifizierung und Zulassung zugelassen werden ;
- Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, aus nicht EU/EWR-Mitgliedstaaten kommend, können zum Verkehr oder zur Verwendung im internationalen Verkehr in den Mitgliedstaaten der EU/des EWR auf der Grundlage der gemäß dem Zulassungssystem des COTIF 1999 erteilten Zertifizierung und Zulassung zugelassen werden.

Die Generalversammlung stimmt überein, dass ein dringender Diskussionsbedarf zwischen der Kommission und dem Generalsekretär über die Frage besteht, wie die EG-Mitgliedstaaten ihre Pflichten gemäß EG-Vertrag und COTIF 1999 in Einklang bringen können.

Die Generalversammlung kommt zu dem Schluss, dass die ER ATMF/APTU Vorschriften betreffend den Betrieb beinhalten können und müssen. Sie beauftragt den Generalsekretär, einen Entwurf vorzubereiten, aus dem dies aus rechtlicher Sicht klar hervorgeht, ohne dass ein Ratifizierungsverfahren erforderlich ist. Die Generalversammlung geht davon aus, dass diese Klarstellung vom Fachausschuss für technische Fragen oder vom Revisionsausschuss angenommen wird. Die EU (EEA) wird gebeten, sich an dieser Arbeit zu beteiligen.

Die Generalversammlung ist mit der Aufnahme nationaler Vorschriften in die ER ATMF/APTU als Übergangsvorschrift einverstanden, um die Kompatibilität mit den EU-Vorschriften zu erreichen. Das Ziel der vollständigen Harmonisierung der Vorschriften, um die nationalen Vorschriften innerhalb einer relativ kurzen Zeit überflüssig zu machen, sowie der Grundsatz, wonach der Nutzer einen Antrag auf Zulassung nur bei einem einzigen Mitgliedstaat der OTIF stellen sollte und demzufolge die Zulassung von diesem Mitgliedstaat erhalten sollte, wird beibehalten. Die Umsetzung der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen und die entsprechenden Verfahren für die Notifizierung sowie die Übersetzung der nationalen Vorschriften erfordern weitere Überlegungen und eine Zusammenarbeit zwischen den entsprechenden Organen der EU und der OTIF mit dem Ziel, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und eine optimale Effizienz zu erreichen, wobei sicherzustellen ist, dass die Sicherheitsvorschriften beibehalten werden.

Die Generalversammlung erkennt an, dass für die EU-Mitgliedstaaten der Artikel 21-Ausschuss zuständig ist, um Beschlüsse betreffend die technischen Spezifikationen zu fassen, und verlangt, dass ein kohärentes Verfahren zwischen der EU-Kommission (EEA) und dem Generalsekretär der OTIF vereinbart und umgesetzt wird, damit die Kompatibilität nach der Überarbeitung der ER ATMF/APTU sichergestellt ist. Dazu gehören eine völlig transparente und enge Zusammenarbeit sowie – soweit möglich – gegenseitige Einladungen und die Teilnahme in allen entsprechenden Organen der EU und der OTIF, die sich mit Fragen betreffend die technischen Vorschriften befassen.

Die Generalversammlung erklärt sich damit einverstanden, dem Fachausschuss für technische Fragen die Zuständigkeit einzuräumen, technische Fragen/Bestimmungen betreffend die Erleichterung des Grenzübertritts zu beantragen, zu beraten und zu beschließen, wobei diese mit den entsprechenden Vorschriften der EU TSI OPE (Betrieb) soweit wie möglich harmonisiert sein sollten.

Die Generalversammlung stimmt darin überein, dass die OTIF den gleichen Code für die Registrierung von Fahrzeugen anwendet, wie jenen, der in Anhang P der EU TSI OPE (Betrieb) vorgeschrieben ist, jedoch mit geeigneten Übergangsvorschriften. Zwischen den zuständigen Organen der EU und der OTIF ist eine Lösung betreffend die Registrierung von Fahrzeugen für den Zeitpunkt zu vereinbaren, in dem das COTIF 1999 in Kraft tritt und die Eisenbahnen nicht mehr verpflichtet sind, Privatwagen zu registrieren, dies mit dem Ziel, dass Fahrzeuge nur einmal registriert werden

müssen. Dies hat eine sehr hohe Priorität, und die Mitgliedstaaten erwarten, dass harmonisierte und flexible Verfahren entwickelt werden.

Die Generalversammlung beauftragt den Generalsekretär, eine Lösung betreffend die Fahrzeughaltermarkierung (Vehicle Keeper Marking – VKM) mit den zuständigen Organen der EU und der OSSHD zu beraten und zu vereinbaren. Dies hat ebenfalls eine hohe Priorität, und die Mitgliedstaaten erwarten, dass harmonisierte und flexible Verfahren entwickelt werden.

Die Generalversammlung stimmt darüber überein, den Generaldirektor zu beauftragen, die Initiative zur Lösung der ausstehenden rechtlichen und praktischen Probleme zwischen der EG-Kommission und der OTIF, wie in Dokument AG 7/4 erwähnt, zu ergreifen, indem

1. die prioritären Probleme zwischen EU und OTIF identifiziert werden,
 2. die EU-Kommission zu einer Anzahl geplanter Verhandlungen eingeladen wird, mit dem Ziel, gemeinsame Standpunkte zu finden und zu vereinbaren, die alle offenen Themen betreffen,
- und
3. alle Regierungen der OTIF-Mitgliedstaaten während dieses Prozesses auf dem Laufenden gehalten werden dadurch, dass die Informationen zu den Terminen und den Tagesordnungen der geplanten Tagungen sowie die dazugehörigen Niederschriften übermittelt werden.

Ein Bericht zu diesem Thema wird der 8. Generalversammlung vorgelegt werden.

Verwaltungsausschuss

104. Tagung

Bern, 22. November 2005

Der Verwaltungsausschuss kam am 22. November 2005 in Bern unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) zur letzten Tagung des Fünfjahreszeitraums 2001-2005 zusammen. Diese Tagung fand unmittelbar vor der 7. Generalversammlung statt (s. S. 48).

Der Ausschuss genehmigte das Arbeitsprogramm 2006.

Bezüglich der finanziellen Angelegenheiten nahm er von der allgemeinen Finanzlage und der aktuellen Lage des Anlagevermögens Kenntnis. Darüber hinaus

genehmigte er den Voranschlag 2006, wie vom Zentralamt beantragt. Der vorläufige Kilometersatz wurde jedoch auf sFr. 6.80 festgesetzt.

Bezüglich der Personalangelegenheiten genehmigte er die Schaffung eines zusätzlichen Dienstpostens im Bereich „Technik/Zulassung“. Dieser Dienstposten, der ab dem 1. Juli 2006 zu besetzen ist, ist Gegenstand einer internationalen Ausschreibung.

Der Ausschuss behandelte schließlich verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 7. Generalversammlung, wie z. B. die Amtszeit und das Datum der ersten Tagung des neuen Verwaltungsausschusses. In diesem Zusammenhang genehmigte er den Antrag des Generaldirektors, den neuen Ausschuss am Rande der 7. Generalversammlung einzuberufen, um den Staat zu bestimmen, der ab dem 1. Januar 2006 den Vorsitz des Ausschusses führen wird. Dabei ist zu bemerken, dass die Amtszeit des Ausschusses, der von der 7. Generalversammlung bestimmt werden wird, relativ kurz sein wird. Sie wird am 1. Januar 2006 beginnen und an dem Datum enden, an dem das Mandat des von der 8. Generalversammlung gemäß COTIF 1999 bestimmten Ausschusses (Mitglieder und Ersatzmitglieder) beginnen wird, wobei diese Generalversammlung spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten des Protokolls 1999 einberufen werden muss. (Übersetzung)

Außerordentliche Tagung

Bern, 24. November 2005

Der Verwaltungsausschuss kam am 24. November 2005 in der von der 7. Generalversammlung beschlossenen Zusammensetzung zu einer außerordentlichen Tagung zusammen (s. S. 49).

Er bezeichnete Spanien, in der Person von Herrn Carlos del Olmo Morand, als den Staat, der den Vorsitz des Ausschusses während der am 1. Januar 2006 beginnenden Amtszeit führen wird. (Übersetzung)

RID-Fachausschuss

Madrid, 21.-25. November 2005

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 13.-23. September 2005

Experten aus 26 Staaten, darunter die Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Kommission, der WHO, der Donau-Kommission und der OSShD und von 14 internationalen Nichtregierungsorganisationen, darunter die UIC, das CIT und die UIP, haben unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) an den Arbeiten dieser Tagung, die hauptsächlich der Harmonisierung mit der 14. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter gewidmet war, teilgenommen. (Der vollständige Bericht erscheint in französischer, englischer und russischer Sprache auf der Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO und in deutscher Sprache auf der Homepage der OTIF).

Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen (14. Ausgabe)

Die Gemeinsame Tagung hat annähernd 80 Seiten neuer Texte oder Änderungen zu den bestehenden Texten angenommen. Die wichtigsten neuen Texte betreffen die ansteckungsgefährlichen Stoffe der Klasse 6.2 (Kulturen für diagnostische Zwecke, menschliche oder tierische Proben, medizinische und klinische Abfälle, Tierkörper), die Tabelle für die vorgegebene Klassifizierung von Feuerwerkskörpern der Klasse 2 (Klassifizierung durch Analogie, ohne dass es erforderlich ist, Prüfungen durchzuführen) sowie den Bau und die Prüfung von Druckgefäßen für Gase (insbesondere Druckgaspackungen) des Kapitels 6.2 (s. auch Zeitschrift 1/2005, S. 3).

Interpretation des RID/ADR/ADN (Beförderungen im Vor- oder Nachlauf zu einem See- oder Lufttransport)

Diese Frage, die bereits diskutiert wurde und Gegenstand von Stellungnahmen im Rahmen der WP.15 und des RID-Fachausschusses war (s. Zeitschrift 4/2004, S. 81 und 84) und die darauf abzielte, die multimodale Beförderung vor dem Hintergrund der für die jeweiligen Verkehrsträger unterschiedlichen Bedingungen für die Freistellung, die Dokumentation, die Verpackung, die Bezeichnung und die Kennzeichnung zu erleichtern, blieb teilweise umstritten. Diese Probleme betreffen die in begrenzten Mengen verpackten und die freigestellten Güter, die im Luftverkehr freigestellten Mengen und die Verbrauchsgüter im Seeverkehr. Die

Gemeinsame Tagung sollte im Rahmen der zukünftigen Arbeiten eine Grundsatzposition zum Ausdruck bringen, um den verschiedenen Situationen, die sich aus den Widersprüchen zwischen den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften ergeben, Rechnung zu tragen und Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Beteiligten, die Kontrollbehörden oder die Einsatzkräfte in irgendeiner Weise über Informationen zur Gefahrenart verfügen.

Tankfragen

Die Gemeinsame Tagung prüfte den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die parallel zur Plenarsitzung getagt hatte. Die Gemeinsame Tagung folgte im Großen und Ganzen den Empfehlungen der Arbeitsgruppe. Die bereits bekannte Fragestellung, ob Kesselwagen mit Sicherheitsventilen zur Verhinderung des BLEVE-Phänomens (Dampfexplosion nach der Ausdehnung siedender flüssiger Stoffe) auszurüsten sind, wird Gegenstand eines Forschungsvorhabens sein, das von den Niederlanden vorgeschlagen wurde. Die Delegierten wurden gebeten, entsprechende Diskussionen in ihren Ländern zu führen und entsprechende Dokumente für eine fundierte Fortsetzung der Diskussionen zu unterbreiten. Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe sollte die Arbeiten fortführen, ohne von vornherein die Optionen einer vorgeschriebenen Ausrüstung mit Ventilen, Sonnenschilden und Wärmeisolierungen auszuschließen und ohne die Arbeiten auf entzündbare Gase zu beschränken. Der andere bedeutende Punkt der geprüft wurde, betraf die Anwendung von Normen oder von der zuständigen Behörde anerkannten technischen Regelwerken für den Bau von Tanks. Es wurde vereinbart, die Anwendung der in den Vorschriften aufgeführten Normen ab 2009 zwingend vorzuschreiben, wobei diese die nationalen technischen Regelwerke, die bisher verwendet und in Zukunft in diesem Zusammenhang nicht mehr verwendet werden dürfen, außer Kraft setzen.

Verweis auf Normen

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe wurde beauftragt, neben der Prüfung der neuen beantragten Normen auch die Kommunikationsprobleme zwischen der Gemeinsamen Tagung und dem CEN zu prüfen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Es wurde ein überarbeitetes Verfahren für die Zusammenarbeit mit dem CEN angenommen, das den Delegierten die Möglichkeit eröffnet, die neuen zu prüfenden Normen von einer besonderen Seite auf der Homepage des CEN, die zu diesem Zweck eingerichtet und durch ein Passwort geschützt wird, herunterzuladen. Dem UN-Expertenunterausschuss wird ein Antrag unterbreitet werden,

damit auch in den UN-Modellvorschriften auf die für das RID und das ADR angenommenen Normen verwiesen wird, sofern diese für die UN-Modellvorschriften von Bedeutung sind.

Verschiedenes (neue Änderungen)

Ungereinigte leere Umschließungsmittel

Die Verwendung des für den Lastlauf verwendeten Beförderungsdokuments für die Rücksendung der leeren Umschließungsmittel wurde für den Straßenverkehr angenommen. Die Vertreter der Schweiz und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) erklärten, dass im Eisenbahnverkehr die physische Verwendung desselben Frachtbriefs für die Rücksendung der ungereinigten leeren Umschließungsmittel nicht möglich sei. Die Frage wurde daher an den RID-Fachausschuss weitergeleitet. Der Vertreter Portugals äußerte den Wunsch, dass diese Möglichkeit für multimodale Beförderungsmittel berücksichtigt wird.

Harmonisierung der Vorschriften betreffend die orangefarbene Kennzeichnung

Die Gemeinsame Tagung nahm die Angleichung der Terminologie des RID an die des ADR grundsätzlich an. Sie sprach sich für die Streichung der Möglichkeit aus, Selbstklebefolien für die Kennzeichnung von Kesselwagen zu verwenden (9 Ja-, 7 Nein-Stimmen). Es handelte sich dabei um eine indikative Abstimmung für den RID-Fachausschuss, die insbesondere durch die Bedürfnisse der Rettungskräfte begründet wird. Bezüglich der Beibehaltung der alternativen Vorschrift für nicht reflektierende orangefarbene Kennzeichnungen im Eisenbahnverkehr wurde der RID-Fachausschuss gebeten, die Frage erneut im Rahmen einer Umfrage zu prüfen, welche die UIC in diesem Zusammenhang bei den Eisenbahnunternehmen durchführen wird, da es sich um eine Frage der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs handelt.

Die Gemeinsame Tagung nahm den Antrag des Vertreters Norwegens an, die Vorschriften betreffend die Feuerbeständigkeit auf alle orangefarbenen Tafeln und nicht nur auf die Tafeln anzuwenden, auf denen die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer angegeben ist. Sie nahm auch den Antrag des Vertreters Norwegens an, dass sich die orangefarbene Tafel bei einer 15-minütigen Feuereinwirkung nicht von der Befestigung lösen darf.

Bezüglich des Antrags, die Dauer der Feuerbeständigkeit auf 30 Minuten zu erhöhen, bestand kein Konsens. Einige Delegationen waren der Auffassung, dass

bestimmte Tanks einem Brand auf keinen Fall länger als 20 Minuten standhalten. Andere Delegationen waren der Meinung, dass 15 Minuten ausreichen, um die auf der Tafel angebrachten Informationen zu erkennen und diese den Einsatzkräften mitzuteilen. Andere Delegationen wiederum vertraten die Auffassung, dass Stahltafeln mit erhabenen Ziffern, die einem Brand von 15 Minuten standhalten, auch in der Lage sind, einem Brand von 30 Minuten Dauer standzuhalten. Schließlich waren einige Delegationen der Auffassung, dass die Kosten einer solchen Maßnahme nicht durch einen Sicherheitsgewinn gerechtfertigt sind.

Definition der Sicherheitspflichten des Entladers

Der Antrag Spaniens wurde vom Grundsatz her mehrheitlich unterstützt. Jedoch wäre die Aufnahme einer Begriffsbestimmung für den Entlader und eine bessere Abgrenzung der Pflichten des Entladers zu den Pflichten des Empfängers wünschenswert. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs befürwortete einen gesamthaften Ansatz. Der Vertreter Portugals war der Auffassung, dass parallel zur Unterscheidung zwischen Verloader und Befüller eine Unterscheidung zwischen dem Entlader von Versandstücken und dem Entlader (Entleerer) von Gütern in loser Schüttung und Tanks ins Auge gefasst werden sollte, da diese nicht die gleichen Pflichten haben. Andere Delegationen waren jedoch der Meinung, dass einige der Pflichten bereits dem Empfänger zugeordnet sind.

Der Vertreter Österreichs war der Meinung, dass es an der Zeit ist, das Kapitel 1.4 auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen insgesamt zu überarbeiten, insbesondere unter Berücksichtigung des neuen Übereinkommens COTIF, das noch weitere Beteiligte vorsieht. Der Vertreter Deutschlands machte in diesem Zusammenhang auf sein Dokument betreffend die Pflichten des Verladers und des Empfängers aufmerksam. Er schlug vor, dass dieses Dokument zum jetzigen Zeitpunkt nicht behandelt wird, jedoch auf der Tagesordnung bleibt.

Beförderung von nach der Begasung belüfteten Beförderungseinheiten

Die Gemeinsame Tagung bemerkte, dass Deutschland dem Unterausschuss der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation einen Antrag betreffend begaste Beförderungseinheiten in Anbetracht der Tatsache vorlegen wird, dass die Gefahr verringert werden kann, wenn diese Beförderungseinheiten belüftet sind.

Die Gemeinsame Tagung räumte ein, dass die Klassifizierung unter der UN-Nummer 3359 auf Grund

der zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der Klassifizierung als gefährliche Güter bedeutende wirtschaftliche Folgen haben kann, insbesondere wenn die Gefahr durch eine Belüftung ausgeräumt werden kann.

Es wurde jedoch bemerkt, dass die derzeitigen Vorschriften eine Kennzeichnung vorsehen, welche die Art des Begasungsmittels, seine Menge und das Datum der Begasung angibt. Diese Angaben sollten es der zuständigen Behörde ermöglichen, bei der Übernahme dieser Beförderungseinheiten in Häfen festzustellen, ob hinsichtlich der weiteren Beförderung im Landverkehr bei festgelegten Belüftungsbedingungen ein Risiko verbleibt, und dementsprechend zu entscheiden, ob die Beförderung im Landverkehr den für die UN-Nummer 3359 vorgeschriebenen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Kennzeichnung, unterworfen bleibt.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass mangels präziser Kriterien für die von diesen begasten Beförderungseinheiten ausgehenden Gefahren der Grundsatz der Vorsicht angewendet werden sollte. Demzufolge müssten präzise Kriterien entsprechend der Begasungsmethode, der Dauer der Begasung und der eventuellen Belüftungsbedingungen entwickelt werden, um Fälle von Abweichungen festzulegen.

Beförderung von ungereinigten ortsfesten Tanks

Es wurde beschlossen, die gegenwärtige Freistellung, die mit der Bedingung verbunden ist, dass die Öffnungen mit Ausnahme der Druckentlastungseinrichtungen luftdicht verschlossen sind, zu streichen und diese durch eine neue Freistellung für ungereinigte ortsfeste Tanks, die bestimmte Stoffe enthalten haben, zu ersetzen. Der Vertreter der Europäischen Kommission äußerte den Wunsch, dass die nationalen Abweichungen zur gemeinschaftlichen Anwendung des RID und des ADR allmählich abgebaut werden und eine weitere Zunahme vermieden wird und begrüßte die diesbezügliche Initiative.

Berichte der informellen Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 (Bau- und Prüfvorschriften für Druckgefäße)

Die Gemeinsame Tagung nahm mit Zufriedenheit von den Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zu Kapitel 6.2 Kenntnis, die eine Überarbeitung des Kapitels 6.2 vorgenommen hat. Sie kam überein, dass es zu früh ist, diese Überarbeitung zum 1. Januar 2007 in Kraft zu setzen, und es zweckmäßiger ist, die Arbeiten fortzuführen, um die Grundsätze der europäischen

Richtlinie "TPED" in das RID und das ADR aufzunehmen. Zu diesem Zweck soll die Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 unter Beibehaltung der erzielten Ergebnisse und unter Berücksichtigung der genannten Richtlinie die Modalitäten für die Konformitätsprüfung untersuchen. Da die TPED-Richtlinie auch Gastanks betrifft, sollte die Tank-Arbeitsgruppe parallel die gleichen Fragen in Zusammenarbeit mit der informellen Arbeitsgruppe für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 prüfen. Der Gemeinsamen Tagung sollte ein kohärenter Gesamtantrag unterbreitet werden, um das Inkrafttreten dieser Vorschriften zum 1. Januar 2009 sicherzustellen.

Mehrere Delegationen bemerkten, dass die Aufnahme der Vorschriften der europäischen TPED-Richtlinie in das RID/ADR in den Nicht-Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht unbedingt den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Genehmigungen im nationalen Recht betreffend die Verwendung von Druckgefäßen miteinschließt. Es wurde jedoch festgestellt, dass sie zumindest die gegenseitige Anerkennung der Prüf- und Zulassungsstellen ermöglichen würde.

Der Vertreter des Europäischen Flüssiggase-Verbands (AEGPL) teilte mit, dass er einen neuen offiziellen Antrag zur Änderung der Vorschriften betreffend die wiederkehrenden Prüfungen für die nächste Tagung vorlegen wird. Er wurde gebeten, die geäußerten Bemerkungen zu berücksichtigen und insbesondere keine Verfahren und Vorschriften vorzusehen, die nur den nationalen Verkehr eines einzigen Staates betreffen und im Widerspruch zur RID- und ADR-Rahmenrichtlinie stehen.

Bericht der informellen Arbeitsgruppe betreffend die Prüfung des Sicherheitsberaters

Die Aufnahme einer Vorschrift betreffend die Unabhängigkeit der Prüfungsstelle gegenüber dem Schulungsveranstalter war Gegenstand einer ausführlichen Diskussion. Es wurde festgestellt, dass die Zugehörigkeit der Prüfungsstelle und des Schulungsveranstalters zu derselben juristischen Person zwar möglich sein sollte, dies aus dem vorgeschlagenen Text jedoch nicht hervorgeht. Ein in einem Sitzungsdokument ausgearbeiteter Antrag, demzufolge die Prüfungsstelle von Stellen, bei denen der Kandidat geschult worden ist, organisatorisch und wirtschaftlich unabhängig sein muss, wurde nur von fünf Delegationen unterstützt. Der Basisantrag wurde schließlich angenommen.

Zukünftige Arbeiten

Die Gemeinsame Tagung nahm grundsätzlich den Entwurf eines Arbeitsprogramms des Binnenverkehrsausschusses an. Sie war der Auffassung, dass insbesondere die fünf vom Binnenverkehrsausschuss als relevant betrachteten Themen (Entwicklung der Transportverbindungen zwischen Europa und Asien; Verwendung der Telematik und intelligenter Transportsysteme; europäische Integration; Sicherung von Transporten; Globalisierung der Wirtschaft und ihre Auswirkungen auf den Transport) im Rahmen ihres Arbeitsprogramms berücksichtigt werden. Sie war der Auffassung, dass besondere Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Zusammenarbeit mit der OSShD zu verbessern und zu einer Harmonisierung der Anlage 2 des SMGS-Übereinkommens mit dem RID/ADR/ADN zu gelangen, um damit die Entwicklung der Transportverbindungen zwischen Europa und Asien zu fördern.

Der Vertreter der OSShD teilte mit, dass die Anlage 2 des SMGS soweit wie möglich mit der Ausgabe 2001 des RID harmonisiert worden sei, dass geplant sei, eine neue, mit dem RID 2005 harmonisierte Ausgabe auszuarbeiten, und dass das Ziel darin bestehe, 2007 zu einer möglichst vollständigen Harmonisierung zu gelangen. Dabei müssen jedoch die Besonderheiten der derzeitigen Praxis in den östlichen Ländern, insbesondere bei der Beförderung in Kesselwagen, berücksichtigt werden.

(Übersetzung)

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

Genf, 7. - 11. November 2005

26 Mitgliedstaaten des ADR, 10 nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die Europäische Kommission nahmen an den Arbeiten dieser 79. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) teil.

Arbeiten der Gemeinsamen Tagung

Die Arbeitsgruppe genehmigte die von den Gemeinsamen Tagungen von 2004 und 2005 angenommenen Änderungen und insbesondere die neuen Texte zur Harmonisierung mit der 14. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks.

Lieferungs-/Verkaufsbeförderungen (s. Zeitschrift 4/2004, S. 80)

Die Arbeitsgruppe schloss ihre Arbeiten ab und beschloss, dass anstelle der Angabe des Empfängers die Begriffe „Lieferung-Verkauf“ im Beförderungsvertrag zu erscheinen haben. Diese Freistellung muss jedoch von der zuständigen Behörde genehmigt werden.

Beförderung von Benzin in Großpackmitteln (IBC)

Im Gegensatz zur Beförderung in Tanks beschloss die Arbeitsgruppe, die Beförderung von Benzin in IBCs zu untersagen, wenn der Dampfdruck einen Wert von 110 kPa übersteigt. Diese alte Vorschrift, die ursprünglich die Beförderung in Tanks auf Grund der unterschiedlichen klimatischen Bedingungen im Sommer und im Winter betraf, wurde aus Sicherheitsgründen in Frage gestellt, da diese Tanks unterdimensioniert sind, und auf Grund der großen beförderten Mengen. Diese Frage wird Gegenstand eines Beschlusses der Gemeinsamen Tagung sein.

Sicherheit in Straßentunneln

Die anlässlich der 77. Tagung angenommenen und bei der 78. Tagung in Frage gestellten Texte waren erneut Gegenstand einer ausführlichen Diskussion auf der Grundlage neuer Anträge. Mangels Übereinstimmung und um dennoch ein zwingendes Inkrafttreten zum 1. Januar 2007 sicherzustellen, werden 2 zusätzliche Tagungstage im Rahmen der Tagung der gemeinsamen Expertentagung des ADN im Januar 2006 dieser Frage gewidmet werden.

Arbeitsprogramm (s. auch S. 57 dieser Zeitschrift)

Die Arbeitsgruppe nahm schließlich das vom Sekretariat auf der Grundlage des Berichts des Binnenverkehrsausschusses ausgearbeitete Arbeitsprogramm an.

Im Rahmen der vom Binnenverkehrsausschuss empfohlenen Entwicklung der Verkehrsverbindungen zwischen Europa und Asien teilte die Vertreterin Finnlands mit, dass sie kürzlich an einer Tagung der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), die darauf abzielte, die Anlage 2 des SMGS dem RID anzugleichen, teilgenommen hat. Die OSShD habe im Rahmen dieser Tagung den Wunsch geäußert hat, die Zusammenarbeit mit der OTIF und der ECE-UNO zu verstärken, damit die Anlage 2 des SMGS künftig dem RID, dem ADR und dem ADN angeglichen ist.

Es wurde daran erinnert, dass die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in den Vertragsstaaten des COTIF dem RID und in den Vertragsstaaten des SMGS, der Anlage 2 des SMGS unterliegt, wobei einige Staaten Vertragsstaaten beider Übereinkommen sind.

Die Vertreterin Ungarns bestätigte, dass für diese Staaten die Angleichung der Anlage 2 des SMGS an das RID und das ADR nicht nur für die Entwicklung der internationalen Eisenbahnbeförderungen, sondern auch der multimodalen Beförderungen von entscheidender Bedeutung ist.

Es wurde auch unterstrichen, dass mehrere Vertragsstaaten des ADR nicht Vertragsstaaten des COTIF, jedoch Vertragsstaaten des SMGS sind und dass für diese Staaten die Angleichung der Anlage 2 des SMGS an das ADR die gleiche Bedeutung hat wie die Harmonisierung von RID und ADR.

Diese Harmonisierung würde darüber hinaus die Entwicklung der internationalen Verkehre zwischen Europa und Asien erleichtern, da mehrere asiatische Staaten Vertragsstaaten des SMGS sind.

Demzufolge kam die Arbeitsgruppe überein, dass ein geeignetes Kooperationsverfahren, z. B. im Rahmen der Gemeinsamen Tagung, zwischen ECE-UNO, OTIF und OSShD im Hinblick auf eine Harmonisierung der gemeinsamen Teile des RID, des ADR, des ADN und der Anlage 2 des SMGS im Rahmen des Arbeitsprogramms ins Auge gefasst werden sollte.

Das Sekretariat wurde aufgefordert, vorbehaltlich der Zustimmung des Binnenverkehrsausschusses Beratungen mit der OTIF und der OSShD aufzunehmen, um die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zu prüfen. (Übersetzung)

RID-Fachausschuss

42. Tagung

Madrid, 21. – 25. November 2005

18 Mitgliedstaaten (17 mit Stimmrecht) und 6 staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen, darunter die Europäische Kommission und die ECE-UNO, nahmen an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Frau Bailleux (Belgien) teil.

Da der Bericht dieser Tagung, einschließlich aller Dokumente auf der Homepage der OTIF (www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_rapport2005.php) erscheinen wird, sind nachstehend nur die wichtigsten Beschlüsse wiedergegeben.

Harmonisierung mit der 14. überarbeiteten Fassung des UN-Modellvorschriftenwerks und von den Gemeinsamen Tagungen in den Jahren 2004 und 2005 angenommene Texte

Der RID-Fachausschuss genehmigte allgemein die bereits von der Gemeinsamen Tagung und der WP.15 angenommenen entsprechenden Texte, die Gegenstand einer neuen Ausgabe des RID und des ADR zum 1. Januar 2007 sein werden.

Verwendung des Beförderungspapiers des Lastlaufs für den Leerlauf

Die Verwendung des Beförderungspapiers des Lastlaufs für den Leerlauf von Umschließungsmitteln wurde abgelehnt, da diese Möglichkeit in der CIM nicht vorgesehen ist.

Beförderung von Benzin in IBC (Großpackmittel)

Der Fachausschuss beschloss auch, diese Beförderungen zu untersagen und im Rahmen der Gemeinsamen Tagung die bestehende Freistellung für die Beförderung in Tanks zu überprüfen (s. S. 58 dieser Ausgabe)

Pflichten der Beteiligten

Die Verwendung der Begriffe „Verpacker“, „Befüller“ und „Absender“ im UN-Modellvorschriftenwerk, die im Widerspruch zu den Bestimmungen des Kapitels 1.4 des RID/ADR steht, wird Gegenstand eines Antrags Österreichs an den UN-Expertenunterausschuss sein, damit dieser allgemein auf die Zuweisung von konkreten Pflichten in seinem Regelwerk verzichtet und es den Verkehrsträgern überlässt, diese spezifischen Vorschriften zu regeln.

Sonstige Anträge

Hand- und Reisegepäck

Die Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck war Gegenstand einer neuen Vorschrift (Kapitel 7.7) auf der Grundlage der Freistellungen des Abschnitts 1.1.3. Das entsprechende Merkblatt wird „Publikation“ genannt werden, da es sich in den meisten Fällen um einen Aushang handeln dürfte.

Verweise auf Eisenbahnen

Die Verweise auf die Tarife der Eisenbahnen oder auf die zuständigen Stellen der Eisenbahnen wurden durch Verweise auf die Vereinbarungen zwischen Staaten oder auf die zuständige Behörde ersetzt.

Sachverständige

Bezüglich der gegenseitigen Anerkennung der Sachverständigen für die Prüfungen von Kesselwagen beschloss der Fachausschuss, den derzeitigen Text nicht zu ändern. Von der heutigen Rechtslage ausgehend, ging er von der folgenden Situation aus:

- a) Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf von einem in diesem Land anerkannten Sachverständigen geprüft werden.
- b) Ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen darf in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem dort anerkannten Sachverständigen geprüft werden.
- c) Nach heutigem Recht ist es jedoch nicht möglich, dass ein in einem COTIF-Mitgliedstaat eingestellter Kesselwagen in einem anderen COTIF-Mitgliedstaat von einem dritten Mitgliedstaat anerkannten Sachverständigen geprüft wird.

Der Fachausschuss vereinbarte, dass die Diskussion zu c) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung für die Überarbeitung des Kapitels 6.2 (Gasdruckgefäße) in Bezug auf die grenzüberschreitende Tätigkeit der benannten Stellen, die auch Auswirkungen auf die Kapitel 6.7 (ortsbewegliche Tanks) und 6.8 (Kesselwagen) haben, fortgeführt werden soll.

Großzettel (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung an Tragwagen

Der Fachausschuss beschloss, auf die Anbringung von Großzetteln (Placards) auf Tragwagen zu verzichten, wenn die Straßenfahrzeuge mit den Großzetteln (Placards) versehen sind, die den beförderten Versandstücken entsprechen, um ein praktisches Problem in Umschlagbahnhöfen zu beheben.

Er vereinbarte auch, dass eine orangefarbene Kennzeichnung der Tragwagen nur dann zu erfolgen hat, wenn die Straßenfahrzeuge nicht mit den nach dem ADR vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln ausgerüstet sind.

Es wurde auch vereinbart, diese Fragen zu einem späteren Zeitpunkt zu klären, um eine nachträgliche Kennzeichnung in Umschlagbahnhöfen auszuschließen.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Tropfleckagen

Der Vertreter der Niederlande berichtete, dass erste Konsultationen stattgefunden haben, eine offizielle Reaktion von Railtech jedoch noch ausstehe. Prüfungen am gefüllten Kesselwagen erscheinen nicht praktikabel und sollten deshalb besser im leeren Zustand durchgeführt werden. Es werde eine einmal jährlich vorzunehmende Prüfung bevorzugt.

Die Diskussion zeigte, dass Tropfleckagen auch wegen der damit verbundenen Streckensperrungen und Boden-sanierungen ein reelles Problem darstellen. Das Thema verbleibt auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppe, und die Mitgliedstaaten wurden gebeten, der Arbeitsgruppe Informationen zu dieser Problematik zur Verfügung zu stellen, damit eine Lösung gesucht werden kann. Es wurde empfohlen, in jedem Einzelfall die Ursache zu erforschen und diese der Befüllstelle mitzuteilen, damit dort die Qualität verbessert werden kann.

Vorschläge für zukünftig zu prüfende Maßnahmen

Der Vertreter der Schweiz schlug zwei Maßnahmen für eine Erhöhung der Sicherheit vor, die zukünftig im Rahmen der Arbeitsgruppe diskutiert werden könnten. Die erste Maßnahme betrifft die Ausdehnung der „Schutzwagen-Regelung“ in Abschnitt 7.5.3 auf weitere sehr gefährliche Stoffe, die zweite Maßnahme die Verringerung des Entgleisungsrisikos durch die Verwendung vierachsiger Wagen.

Im Grundsatz hielt der Fachausschuss die vorgeschlagenen Maßnahmen für erwägenswert. Die Maßnahmen müssen jedoch gut begründet und durch eine positive Kosten-Nutzen-Analyse untermauert werden.

Im Fall der ersten Maßnahme müsste darüber hinaus untersucht werden, ob durch häufigere Rangierbewegungen nicht eine Erhöhung des Risikos eintritt und ob das Laufverhalten der meist unbeladenen Schutzwagen stabil genug ist. Die Vertreter Finnlands und Schwedens erklärten sich bereit, der Arbeitsgruppe Vorschriften für Schutzwagen zur Verfügung zu stellen, die in ihren Ländern bestehen bzw. bestanden haben.

Im Fall der zweiten Maßnahme sollten die Untersuchungen der UIC-ERRI herangezogen werden, bevor

ein Antrag an die Arbeitsgruppe gestellt wird. Außerdem sollten die im Rahmen der deutschen Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ geführten Diskussionen zu vierachsigen Wagen ebenfalls berücksichtigt werden.

Übermittlung von Daten an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

Auf der Grundlage der bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses geführten Diskussion bezüglich der Übermittlung von Daten an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, damit dort von den Einsatzkräften im Ereignisfall Informationen abgefragt werden können, legte der Vertreter der Schweiz einen entsprechenden Textvorschlag für die Pflichten des Beförderers und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur vor. Er erklärte sich auch mit dem vom Vertreter der UIC vorgelegten alternativen Textvorschlag für den Beförderer einverstanden, der nur eine jederzeitige Verfügbarkeit, nicht jedoch eine ständige Vorabmeldung der Daten vorsieht.

Die Mehrzahl der Delegierten sprach sich für die im Antrag der Schweiz vorgeschlagene Vorabmeldung der Daten aus, um bei einem Unfall auf telefonische Rückfragen verzichten zu können und um es dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen, Alternativstrecken festzulegen oder beispielsweise Begegnungen von Gefahrgut- und Reisezügen in Tunneln auszuschließen.

Da es sich dabei jedoch um Fragen handelt, die zwischen dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und dem Beförderer in jedem Land unterschiedlich geregelt werden, beschloss der RID-Fachausschuss, den Textvorschlag der UIC zu übernehmen und bezüglich der Art und Weise der Übermittlung in einer Bem. auf die Vereinbarung zur Nutzung der Infrastruktur zu verweisen. Der Text wurde zudem leicht modifiziert, damit die Daten nicht unbegrenzt vorgehalten werden müssen.

Auf Antrag des Vertreters des Vereinigten Königreichs wurde die Weitergabemöglichkeit der Daten auf alle Stellen ausgedehnt, die diese Angaben aus Gründen der Sicherheit, der Sicherung oder des Notfalleinsatzes benötigen.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Herr G. Hundhausen (Deutschland), informierte über die von der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" erzielten Fortschritte. Die Arbeitsgruppe habe einen

Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter erarbeitet, der eine Transparenz der Entscheidungen auf der Grundlage von Risikoanalysen sicherstellen soll und der den derzeitigen Stand der Technik wiedergibt. In einem nächsten Schritt sei geplant, die in der Schweiz und in den Niederlanden geübte Praxis näher zu betrachten.

Der Fachausschuss beschloss, diese überarbeitete Fassung des Leitfadens auf der Homepage der OTIF zu hinterlegen und in einer Fußnote zu Abschnitt 1.9.3 auf die Homepage zu verweisen. Das Sekretariat wurde gebeten, den Leitfaden auch der Gemeinsamen Tagung und der WP.15 vorzulegen, damit dort der Aspekt der Multimodalität geprüft wird.

Für die Fortsetzung der Arbeit schlug der Vertreter Frankreichs ein Forschungsvorhaben vor, das von den Mitgliedstaaten, der Eisenbahn-Industrie und der Europäischen Kommission gemeinschaftlich finanziert werden soll. In diesem Forschungsvorhaben sollen vergleichende Untersuchungen der in den verschiedenen Staaten zur Anwendung kommenden Risikobewertungsmodelle durchgeführt werden, um die derzeitige Praxis aufzuzeigen, eine Harmonisierung der Praxis vorzuschlagen und gemeinsame Mindestanforderungen für die gegenseitige Anerkennung von Transiteinschränkungen festzulegen.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass die Finanzierung eines derartigen Forschungsvorhabens bereits in der Vergangenheit diskutiert worden sei. Während seitens der Europäischen Kommission eine grundsätzliche Bereitschaft zur Mitfinanzierung in Aussicht gestellt worden sei, sei eine Gegenfinanzierung durch Beiträge der Staaten oder Verbände nicht erfolgreich gewesen.

Es wurde vereinbart, dass die Arbeitsgruppe zunächst das Angebot der Schweiz und eventuell der Niederlande annimmt, die praktische Durchführung einer Risikoanalyse in diesen Ländern näher zu betrachten. Die Auswertung dieser Betrachtung soll dem RID-Fachausschuss übermittelt werden. Gleichzeitig soll sich die Arbeitsgruppe mit dem Vorschlag Frankreichs zur Durchführung eines Forschungsvorhabens befassen und evaluieren, ob seitens der Staaten und Verbände Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Zu den Arbeiten der Arbeitsgruppe sollte ein Vertreter der EEA eingeladen werden, um parallele Arbeiten und Widersprüche auszuschließen.

Anpassung der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses

Das Sekretariat schlug eine auf der Grundlage des COTIF 1999 überarbeitete Geschäftsordnung für den RID-Fachausschuss vor.

Bezüglich der Regelungen für das Quorum wurde festgestellt, dass die Anwesenheit des Vertreters der Europäischen Kommission nicht dazu führt, dass 23 Mitgliedstaaten (EU-Mitgliedstaaten ohne Malta und Zypern, die keine COTIF-Mitgliedstaaten sind) vertreten sind, solange der Vertreter der Europäischen Kommission nach einer Befragung der EU-Mitgliedstaaten nicht das Stimmrecht für diese ausübt. (Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE-UNO)

28. Tagung

Genf, 28. November - 16. Dezember 2005

Experten oder Beobachter von 25 Staaten und 24 staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser 2. Tagung des Zweijahreszeitraums 2005-2006 im Rahmen der 15. Revision des UN-Modellvorschriftenwerks teil.

Der Unterausschuss setzte die Prüfung der neuen auf die Tagesordnung dieses Zweijahreszeitraums gesetzten Fragen fort (s. Zeitschrift 3/2005, S. 41/42). Es wurden nur wenige Texte angenommen, wobei diese hauptsächlich die Verwendung und den Bau der Gasdruckgefäße und der Großpackmittel (IBC) betrafen.

IBC

In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass im Gegensatz zu den (ab 450 kg/l) Tanks, die im Vergleich zu den IBC (bis 3000 kg/l) strengeren Vorschriften unterliegen, letztere immer leichter, unsicherer und vor allem billiger werden. Zurzeit befinden sich 15 Millionen IBC weltweit im Verkehr, und wenn auch die Zwischenfälle nur einen geringen Prozentsatz ausmachen, stellen die schätzungsweise etwa 30 Millionen jährlich beförderten Tonnen ein nicht zu vernachlässigendes Risiko dar. Eine Arbeitsgruppe befasste sich mit den Fragen der Festigkeit und der Prüfungen.

Die Einweg- oder Einzelverwendungs-IBC stellen darüber hinaus einen Sonderfall dar, da ohne eine entsprechende Markierung niemand diese Einzelverwen-

derung prüfen kann. Auch wenn die Gefäße selbst den Bauvorschriften entsprechen, so gilt dies nicht für deren Rahmen. Solche IBC sollten mit ihrem Rahmen den gleichen Prüfungen unterliegen wie jene, die für eine Mehrfachverwendung bestimmt sind (Verwendungsdauer von 5 Jahren). Obwohl der Unterausschuss bei seinem letzten Zweijahreszeitraum beschlossen hatte, die Beratungen über die Einführung einer Vibrationsprüfung nicht fortzusetzen, könnten diese wieder aufgenommen werden.

Wie kann die weltweite Harmonisierung der Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter und des UN-Modellvorschriftenwerks erleichtert werden: weltweites Übereinkommen? (s. Zeitschriften 1/2005, S. 4/5 und 3/2005, S. 41-43)

Der Unterausschuss stellte fest, dass der Wirtschafts- und Sozialausschuss den Absatz 5 des vom Ausschuss in Abschnitt A des von ihm im Dezember 2004 erstellten Resolutionsentwurfs geändert hatte. Die endgültige Resolution räumt der Prüfung der Mittel für eine verbesserte Umsetzung des UN-Modellvorschriftenwerks, insbesondere durch eine verstärkte Harmonisierung der internationalen Übereinkommen und Vereinbarungen einen größeren Raum ein, wobei die Möglichkeit der gemeinsamen Ausarbeitung eines wirksamen internationalen Instrumentes für die internationale multimodale Beförderung gefährlicher Güter gegebenenfalls offen gelassen wird.

Mehrere Experten sprachen sich für die vom Experten Italiens vorgeschlagene Methode in zwei Etappen aus, nämlich erstens die Möglichkeit einer besseren Zusammenarbeit zwischen den betroffenen internationalen Organisationen und den nationalen an den Tagungen teilnehmenden Delegationen zu prüfen, und zweitens im Jahre 2007 oder 2008 zu untersuchen, ob die verstärkte Zusammenarbeit tatsächliche Verbesserungen bewirkt hat und es wünschenswert wäre, einen Entwurf für ein weltweites Übereinkommen auszuarbeiten.

Bezüglich der ersten Etappe bemerkten einige Delegierte, dass die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen bereits zufrieden stellend verlaufe und dass trotz einiger bekannter Unterschiede die Vorschriften, die in den verkehrsträgerspezifischen Instrumenten vorgesehen sind, weitgehend an jene des UN-Modellvorschriftenwerks angeglichen sind. Dies gelte jedoch nicht für alle nationalen Regelungen, deren Unterschiede zu praktischen Problemen bei der Erleichterung der Austausch führen, wenn die internationale Beförderung nicht internationalen Regelungen, wie sie im Luft- und Seeverkehr bestehen,

unterliegt. Ein weiterer Bereich, in dem Fortschritte erzielt werden könnten, ist die Harmonisierung des Datums des Inkrafttretens der Änderungen der verschiedenen internationalen Instrumente.

Mehrere Experten waren der Auffassung, dass es nützlich wäre, eine weltweite Umfrage durchzuführen, um zu prüfen, ob die Regierungen für die Entwicklung eines weltweiten Übereinkommens für die multimodale Beförderung gefährlicher Güter sind. Andere erinnerten daran, dass es bereits mehrere Übereinkommen für verschiedene Verkehrsträger gibt und die Entwicklung eines weltweiten Übereinkommens eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Organisationen erfordern würde. Einige Experten waren der Meinung, das Sekretariat sollte den Verfahrensweg für einen Übereinkommensentwurf entwerfen.

Es wurde auch festgestellt, dass die derzeitige Periodizität der Änderungen des UN-Modellvorschriftenwerks in zahlreichen Staaten zu Problemen bei der Umsetzung führt, da diese Schwierigkeiten haben, ihre nationalen Regelungen alle zwei Jahre zu ändern. Es wurde angeregt, dass der Unterausschuss es vermeiden sollte, das UN-Modellvorschriftenwerk zu ändern wenn dies nicht zwingend erforderlich ist, wobei nicht vergessen werden sollte, dass das UN-Modellvorschriftenwerk eine vernünftige Reife erlangt hat und häufig Gegenstand von redaktionellen Änderungen ist, die dessen Inhalt nicht substantiell ändern.

Es wurde auch erwähnt, dass das derzeitige System eher flexibel ist und es dem Unterausschuss ermöglicht, ehrgeizige Beschlüsse zu fassen, die rasch in Frage gestellt werden könnten, wenn sie nicht von den verkehrsträgerspezifischen Organen angenommen werden, während im Zusammenhang mit einem weltweiten Übereinkommen, solche Beschlüsse einen weiten Konsens erfordern. Demzufolge sei es weitaus schwieriger, die technischen Entwicklungen wirksam zu berücksichtigen.

Es wurde auf die Diskussionen, die in diesem Zusammenhang bei den letzten Tagungen der Unterausschüsse der IMO und der ICAO stattfanden aufmerksam gemacht, im Verlauf derer die beiden Organisationen ihr Bemühen um eine Verbesserung der multimodalen Harmonisierung ausgedrückt haben. Die ICAO hat jedoch einige Bedenken bezüglich eines weltweiten multimodalen Übereinkommens geäußert.

Es wurde schließlich vereinbart, dass dieses Ziel mehr Beratungen mit den verschiedenen betroffenen internationalen Organen und den Mitgliedstaaten erfordert und auf der Grundlage offizieller Dokumente darüber

eingehender bei der nächsten Tagung beraten werden sollte
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

Workshop der Europäischen Kommission über Angelegenheiten des Wagenrechtes und Wagennutzung

Brüssel, 26. Oktober 2005

Der o.a. Workshop war ursprünglich mit der Absicht organisiert worden, die nach dem Inkrafttreten von COTIF 1999, und damit des Anhanges CUV, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die privaten Wagenhalter, für private Finanzierungsinstitutionen und die Versicherungswirtschaft eintretenden rechtlichen, wirtschaftlichen und organisatorischen Änderungen zu erörtern. Entsprechend breit war der Kreis der eingeladenen Institutionen, die mit über 100 Personen vertreten waren. Dabei bestand bei der OTIF vor allem die Sorge, dass vor Inkrafttreten der CUV-Regelungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und privaten Wagenhaltern keine rechtlichen Grundlagen für einen sogenannten „Allgemeinen Verwendungsvertrag“ (AVV) geschaffen werden könnten. Solche auf privatrechtlicher Basis zu vereinbarenden Regeln waren dringend wünschenswert, um die Regelungen des CUV zu ergänzen. Die Verhandlungen zwischen den Verbänden UIC und UIP hatten sich in Besorgnis erweckender Weise verzögert und drohten zwischenzeitlich ganz zu scheitern.

Völlig überraschend und zur großen Befriedigung aller Teilnehmer an dem Workshop hat es bei den entsprechenden Verhandlungen dann allerdings am Vortag des Workshop einen Durchbruch gegeben, der die Verbände der Eisenbahnunternehmen und der privaten Wagenhalter sicher davon ausgehen lässt, dass letzte Einzelheiten für diesen AVV einvernehmlich festgelegt werden können, sodass dieser Modellvertrag zur Regelung der Rechte und Pflichten der an der zukünftigen Wagenverwendung Beteiligten verfügbar sein wird.

Durch diese Wendung wandelte sich natürlich auch der Beratungsschwerpunkt des Workshops der eigentlich

auf die Ausräumung fortbestehender Differenzen ausgerichtet werden sollte. Der vom stellvertretenden Generaldirektor des Zentralamtes gehaltene Vortrag über die juristischen Grundlagen und Auswirkungen des Anhangs CUV stieß aber gleichwohl auf großes Interesse und führte bei vielen Beteiligten zu größerer Klarheit über die zukünftige Rechtslage. Dabei wurde auch in Erinnerung gerufen, dass das Zentralamt während der Verhandlung über den Anhang CUV deutlich detailliertere Vertragsvorschriften vorgeschlagen hatte, diese aber von den Mitgliedstaaten im Revisionsausschuss und schließlich in Vilnius zu Gunsten einer deutlich größeren Dispositionsfreiheit der als Privatunternehmen auftretenden Eisenbahnunternehmen und der privaten Wagenhalter nicht übernommen worden waren.

Um die durchgreifend verbesserte Verhandlungssituation zwischen UIC und UIP zu berücksichtigen appellierte der Generaldirektor des Zentralamtes in seiner Intervention zum Abschluss der Veranstaltung eindringlich an die im Eisenbahnsektor nun auf privatrechtliche Vereinbarungen angewiesenen Beteiligten, ihre Zusammenarbeit inhaltlich kooperativer zu gestalten und intensiver fortzusetzen. Nur wenn diese Voraussetzung erfüllt werden kann, bliebe die Hoffnung auf eine positive Entwicklung des Eisenbahnsektors aufrechterhalten. Auseinandersetzungen unter solchen Verbänden und das mangelnde Verständnis für die Interessen anderer im Eisenbahnsektor Tätiger müsse dazu führen, dass andere Verkehrsträger als die Schiene von solchen Situationen profitieren. Er unterstützte die gut begründete Vermutung der EU-Kommission, dass die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, private Wagenhalter und andere Beteiligte „dort konkurrieren, wo sie kooperieren sollten und dort kooperieren, wo sie konkurrieren sollten“. Daraus leitete er her, dass die Kooperationsbereitschaft im Eisenbahnsektor gerade in einer Phase gesichert und verbessert werden muss, in der immer weniger Vorschriften des internationalen öffentlichen Rechts die Gestaltung der Rechtsbeziehungen zwischen den verschiedenen Beteiligten bestimmen.

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht)

16. Tagung

Wien, 28. November - 9. Dezember 2005

Grundlage der Beratungen war der Entwurf zu einem

Übereinkommen über die Beförderung von Gütern [ganz oder teilweise] zur See (UNCITRAL Dokument A/CN.9/WG.III/WP.56, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org).

Das Sekretariat der OTIF war in der zweiten Tagungswoche durch einen Beobachter vertreten.

In dieser Zeit behandelte die Arbeitsgruppe die Frage der Übernahme von Rechten und Pflichten durch den Absender und die sich für ihn daraus ergebenden haftungsrechtlichen Folgen. Ferner beriet die Arbeitsgruppe das Kapitel betreffend die Ablieferung, einschließlich des Haftungszeitraumes des Beförderers und schließlich Fragen der Gerichtsbarkeit einschließlich der Schiedsgerichtsbarkeit. Diesbezüglich lag der Arbeitsgruppe ein Kompromisstext der Europäischen Gemeinschaft, Japans, Norwegens und der USA vor (Dok. A/CN.9/WG.III/XVI/CRP.3). Dieser Kompromissvorschlag basierte auf einem Vorschlag der Niederlande und wurde von der Arbeitsgruppe als im Wesentlichen ausgewogener Kompromiss angesehen, sodass substantielle Änderungen als kaum möglich erachtet wurden.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den Tagungsbericht (Dok. CRP.1/Add.1-16) verwiesen, der auf der Homepage der UNCITRAL zu finden sein wird.

Die Arbeiten werden auch im Jahr 2006 fortgesetzt werden und zwar in je zwei zweiwöchigen Tagungen (New York 3.-13.4. und Wien 6.-17.11.). Auf der Tagesordnung der 17. Tagung steht die Frage des Verfügungsrechtes, die Übertragung von Rechten und die Fortsetzung der Beratungen zum Thema der Ablieferung. Ferner sollen der Anwendungsbereich und die Vertragsfreiheit, Verpflichtungen des Absenders und die Beförderungsdokumente behandelt werden. Bei der 18. Tagung sollen die Beratungen zu den verbleibenden Sachthemen abgeschlossen und vor allem die Haftungshöchstgrenzen und das Revisionsverfahren hierfür sowie die Schlussklauseln diskutiert werden.

Insgesamt kann gesagt werden, dass ein Abschluss der Arbeiten der Arbeitsgruppe am Entwurf im Jahr 2006 oder 2007 durchaus denkbar ist. Auch der konsolidierte Entwurf ist jedoch nach wie vor wegen seiner zahlreichen Quer- und Weiterverweisungen nur mit Mühe lesbar und erschwert außerordentlich die Beurteilung der Ausgewogenheit von Pflichten und Rechten der Absender und der Beförderer. Nach wie vor besteht der Eindruck, dass der Entwurf den Beförderer über Gebühr begünstigt, was aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen an sich von Vorteil wäre. Eine allzu große Unausgewogenheit zwischen Rechten und Pflichten der

Kunden und der Beförderer gefährdet allerdings die allgemeine Annahme des Übereinkommens durch die Staatengemeinschaft. Dementsprechend werden auch die Chancen für eine ausreichend allgemeine, globale Annahme dieses Instrumentes von den verschiedenen Delegationen sehr unterschiedlich beurteilt.

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr

Internationale Konferenz

Vorbereitungssitzungen

Brest, 16.-18. März 2005, Warschau, 1.-3. Juni 2005 und Vilnius, 18.-20. Oktober 2005

Im Hinblick auf die Vorbereitung einer Internationalen Konferenz, die im Jahre 2006 unter der Ägide der ECE/UNO und der Mitwirkung der OSShD stattfinden soll, wurden Arbeiten zur Anpassung und Ergänzung bestehender internationaler Übereinkommen aufgenommen, die Erleichterungen des Grenzübertritts zur Gegenstand haben (s. auch Zeitschrift 1/2005, S. 10 und 3/2005, S. 42). Die OTIF hat sich an diesen Arbeiten ebenfalls beteiligt und eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet.

Im Bereich des Güterverkehrs handelt es sich um einen Entwurf einer neuen Anlage zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen, die ausschließlich den Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr betreffen soll. Eine kleine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus den Vertretern von Belarus, Lettland, Litauen, Polen, Russland und der Ukraine sowie des Komitee der OSShD, erarbeitete im Februar 2005 einen ersten Entwurf für diese neue Anlage. Der Entwurf wurde in den in Brest, Warschau und Vilnius im Jahre 2005 abgehaltenen Sitzungen beraten und weiterentwickelt.

Es war vom Anfang an ein Anliegen der OTIF, anstelle von unverbindlichen Formulierungen möglichst konkrete Verpflichtungen festzulegen, die zu einer Verkürzung der Aufenthaltszeit an den Grenzen führen können. Es war z.B. unbestritten, dass Erleichterungen bei der Ausstellung von Visa für die Lokführer und

sonstiges Personal, das bei der Ausübung seiner Arbeit bei der Abwicklung von Eisenbahnbeförderungen regelmäßig die Grenze überschreitet, zu den angestrebten Vereinfachungen im administrativen Bereich gehören müssen. Die OTIF setzt sich indessen dafür ein, dass das „Streben nach Erleichterungen“ in diesem Bereich eine konkretere Form annimmt (z.B. Dauervisa, Meistbegünstigung oder „best practice“-Regeln, die dem Eisenbahnpersonal ebenso wie den privilegierten – Diplomaten – oder sonstigen Antragstellern zugute kommen). Zudem ging es darum sicher zu stellen, dass für Zollbeamten ihre Dienstaussweise überall als ausreichend für den Grenzübertritt anerkannt werden. Eine entsprechende Anpassung und Ergänzung bezüglich dieses zweiten Anliegens wurde inzwischen vorgenommen.

Die OTIF hat ferner darauf hingewiesen, dass sofern in der neuen Anlage ein Vorbehalt zu Gunsten strengerer nationaler Kontrollkriterien - wie dies am Anfang der Beratungen der Fall war - bestehen sollte, dies dem eigentlichen Zweck des Übereinkommens zuwiderlaufen würde. Im Laufe der Beratungen ist es indessen gelungen, diese Möglichkeit einseitiger Verschärfungen auszuschließen.

Schließlich wurde als Grundsatz festgehalten, dass keine Kontrollen von Transitgütern in geschlossenen Containern – außer am Versand- und am Zielort – stattfinden sollen, sofern zuverlässige Dokumentation zu deren Inhalt vorliegt. Auch damit folgte die letzte Vorbereitungssitzung einer Anregung der OTIF.

Die Idee, ein neues Übereinkommen zur Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnpersonenverkehr aufzustellen, und zwar auf der Grundlage einer angepassten Fassung des Internationalen Abkommens zur Erleichterung des Grenzübergangs für Reisende und Gepäck vom 10. Januar 1952, zu dessen Vertragsparteien die Mitgliedstaaten der OSShD nicht zählen, wurde bei der Vorbereitungssitzung in Brest im März 2005 gutgeheißen. Ein von zwei Mitgliedern der Arbeitsgruppe ausgearbeiteter Entwurf hierfür wurde in der Sitzung der Arbeitsgruppe, der sich auch die OTIF anschloss (Warschau, 1.-3.6.2005), und in einer weiteren Vorbereitungssitzung (Vilnius, 18.-20.10.2005) beraten.

Für den Bereich des Personenverkehrs wurde als Grundsatz angenommen, dass Kontrollen gemeinsam oder einseitig im Grenzbahnhof, im fahrenden Zug oder während des Spurwechsels der Wagen durchgeführt werden. Die OTIF befürwortet eine weiter gehende Bestimmung: Sie bittet die künftigen Vertragsparteien des Übereinkommens, dem Grundsatz zuzustimmen, die Kontrollen überall dort, wo ein Spurwechsel stattfindet,

während des Spurwechsels durchzuführen. Aus dem Übereinkommen von 1952 wurden zwei wichtige Grundsätze übernommen: erstens die Befreiung der Verwaltungsbeamten von den Passformalitäten und Anerkennung ihres Dienstaussweises als ausreichendes Dokument für den Grenzübertritt und zweitens die Höchstaufenthaltszeit pro Zugkomposition von max. 40 Minuten (jedoch mit Ausnahme der Fälle, in denen ein Spurwechsel erfolgt). Eine Bestimmung, wonach das Gepäck, dessen Kontrolle nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnte, vor der Weiterfahrt des Zuges entladen wird, wurde nach einer Anregung der OTIF mit dieser Höchstaufenthaltszeit in Verbindung gebracht.

Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr können technische Kontrollen an den Grenzen optimiert werden, wenn die Grenzbahnhöfe in der Lage sein werden, Daten betreffend die Zulassung und technische Prüfungen entgegenzunehmen und zu verwenden. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von technischen Zulassungen und Prüfungen ist in der Anlage betreffend den Güterverkehr zwar vorgesehen, ohne dass jedoch konkretisiert wird, auf welcher Grundlage die Anerkennung erfolgt. Eine Konkretisierung wäre aus Sicht der OTIF erforderlich. Die OTIF wird sich weiterhin, bis zur endgültigen Verabschiedung der Entwürfe, darum bemühen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2005

Bern, 20. Oktober 2005

Die Generalversammlung tagte unter Vorsitz des neu gewählten Präsidenten, Herrn Enrique Fernández Diez. Herr Diez löst Herrn Marcel Verslype ab, der Anfang dieses Jahres zum Exekutivdirektor der Europäischen Eisenbahngesellschaft (EEA) gewählt worden war. An der Generalversammlung nahmen rund 60 Delegierte der Mitgliedsunternehmen teil. Das Sekretariat der OTIF war durch einen Beobachter vertreten.

Hauptthema der Versammlung bildete neben den statutarischen Geschäften wie Rechnungsabschluss, Budget und Arbeitsprogramm, vor allem die Umsetzung des COTIF 1999. Die Arbeiten des CIT hiezu sind nahezu abgeschlossen.

Die Generalversammlung diskutierte auch das Projekt zur Schaffung eines gemeinsamen CIM/SMGS-Frachtbriefes, das im Anschluss an die Konferenz vom

Oktober 2003 in Kiew (s. Zeitschrift 2004, S. 86) in Angriff genommen wurde. Dieses Projekt war einer der Schwerpunkte der Arbeiten des CIT im Jahre 2005 und wird es auch im Jahre 2006 noch sein. Die erste Phase des Projektes soll im Dezember 2005 abgeschlossen und der gemeinsame Frachtbrief im September 2006 einsatzfähig sein.

Aus den Schwerpunkten des Arbeitsprogramms 2006 des CIT sind für die Leser dieser Zeitschrift ferner die Bemühungen des CIT im Zusammenhang mit dem 3. Eisenbahnpaket, die Arbeiten zum Qualitätsmanagement und die Ausarbeitung der Vertragsgrundlagen für einen Infrastrukturnutzungsvertrag von besonderem Interesse.

**Internationales
Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Organisation für die Zusammenarbeit
der Eisenbahnen (OSShD)**

Frachtbrief CIM/SMGS

Steuergruppe

*Warschau, 17. Mai 2005
und Kiew, 10./11. November 2005*

Das CIT arbeitet zusammen mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) am Projekt „Frachtbrief CIM/SMGS“, um den Übergang zwischen den Frachtrechtssystemen CIM und SMGS zu erleichtern und die mit der bisher erforderlichen Erstellung des Frachtbriefs des anderen Frachtrechtes an der Schnittstelle verbundenen Probleme (Zeitverlust, Kosten, Fehlerquelle) zu beseitigen. Gemäß Konzept und Projektorganisation hat eine größere Arbeitsgruppe (Steuergruppe) Grundsatzbeschlüsse zu fassen, während einer kleineren Expertengruppe die Ausarbeitung des eigentlichen Frachtbriefmusters und des dazu gehörigen Handbuchs obliegt. Die OTIF beteiligte sich – abgesehen von einer ausnahmsweisen Teilnahme an zwei Tagungen der Expertengruppe – regelmäßig an den Arbeiten der Steuergruppe und war in deren Tagungen in Warschau (17.5.2005) und in Kiew (10./11.11.2005) vertreten (s. auch Zeitschrift 1/2005, S. 12).

Aus rechtlicher Sicht wird mit einem am Anfang der Beförderungskette erstellten Frachtbrief, der die Anforderungen beider Frachtrechte erfüllt, die Neuaufgabe nicht hinfällig: Der Frachtbrief CIM/SMGS dokumentiert zwei Beförderungsverträge, die entsprechend den

jeweiligen Regeln des CIM- und des SMGS-Frachtrechtes ausgeführt werden. Die Bestimmungen der ER CIM und des SMGS bleiben unberührt. Auch wenn in Zukunft kein neuer Frachtbrief am Neuaufgabeort erstellt werden muss, bleiben sonstige Handlungen, die sich daraus ergeben, dass der eine Beförderungsvertrag mit der (fiktiven) Ablieferung endet und ein anderer beginnt, weiterhin notwendig.

Daher ist die Frage von Bedeutung, wer für den Absender als Empfänger an diesem Neuaufgabeort tätig wird und welche Sorgfaltspflichten von dieser Person zu beachten sind. Gemäß Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS handelt für den Absender am Neuaufgabeort der jeweils letzte Beförderer des ersten Beförderungsvertrags, d.h. der letzte CIM-Beförderer bei Sendungen aus den CIM-Staaten und der letzte SMGS-Beförderer bei Sendungen aus den SMGS-Staaten. In Fällen, in denen ein Haftungsgrund, insbesondere Verlust oder Beschädigung des Gutes, am Ende des ersten Frachtvertrags entdeckt wird, geht es darum, die Ansprüche der anderen Partei des Beförderungsvertrags (Absender/Empfänger) zu sichern bzw. zu vermeiden, dass diese Ansprüche durch die vorbehaltlose Annahme des Gutes erlöschen (s. Art. 47 CIM 1999). Der Kunde darf nicht an der Geltendmachung seiner Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag gehindert werden, sollte der Beförderer, in dessen Obhut das Gut bleibt, es unterlassen, die Interessen des Empfängers am Neuaufgabeort zu wahren, etwa im Schadensfalle eine Tatbestandsaufnahme zu erstellen. Auf Anregung der OTIF wurde nach einer Prüfung in der Expertengruppe und in der Steuergruppe eine Bestimmung in das Handbuch aufgenommen, die diese Sorgfaltspflicht und die haftungsrechtliche Folge für deren Verletzung vorsieht.

Das Frachtbriefsmuster CIM/SMGS und das Handbuch sollten von den zuständigen Gremien des CIT und der OSShD in den ersten Monaten des Jahres 2006 gutgeheißen werden, so dass der Frachtbrief CIM/SMGS ab 1. September 2006 zur Verfügung stehen wird. Er wird zunächst in den pan-europäischen Transportkorridoren II (Berlin-Moskau) und III (Dresden-Kiew) eingeführt werden. Damit werden die Arbeiten der ersten Phase des Projektes abgeschlossen.

Eine zweite Projektphase zielt darauf ab, einheitliche Haftungsbestimmungen im Verkehr CIM/SMGS sowohl für die Beziehungen Kunde-Beförderer als auch für die Beziehungen zwischen den Beförderern auf vertraglicher Basis auszuarbeiten.

Economic Cooperation Organization (ECO)

Teheran, 2.-7. Oktober 2005

Während seines Besuchs in Teheran anlässlich der Ministerkonferenz der OSShD traf der Generaldirektor mit dem Generalsekretär und dem Abteilungsleiter für Verkehrsfragen der ECO zusammen. Ziel war die Vereinbarung einer engeren Zusammenarbeit zwischen OTIF und ECO. Mitgliedstaaten von ECO sind Afghanistan, Aserbaidschan, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Pakistan, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan und Usbekistan. Damit sind Iran und die Türkei Mitglieder in beiden Organisationen. ECO beschäftigt sich mit Fragen des Handels- und der Investitionspolitik, Verkehr und Telekommunikation, Energie- und Umweltfragen, Landwirtschaft, Forschung und Statistik. Ziel der Organisation ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten auf den oben genannten Gebieten dauerhaft zu verbessern und – ähnlich wie OTIF – Handelsbarrieren wie z.B. Hindernisse bei der grenzüberschreitenden Güter- und Personenbeförderung auf der Schiene abzubauen, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und insbesondere den Binnenstaaten Verbindungen zum Meer und in die Nachbarregionen zu ermöglichen. Damit ergibt sich eine erhebliche Schnittmenge der Aufgabenstellungen von ECO und OTIF, die zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit, dem Austausch von Informationen und der gegenseitigen Beratung genutzt werden sollten. Bei dem Treffen wurde vereinbart, die Zusammenarbeit mittels gegenseitiger offizieller Briefe zu initiieren. Der entsprechende Brief des Zentralamtes ist inzwischen an den Generalsekretär der ECO versandt worden.

Abhandlungen

Wagenrecht:

„Einstellungsvertrag“ wird vom „Verwendungsvertrag“ abgelöst

Jean-Pierre Lehman, Leiter der Rechtsabteilung der UIC

1. Kurzer historischer Rückblick

Die Verwendung durch die Eisenbahnen von Wagen im Privatbesitz kam erstmals ungefähr 1830 in England und danach in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland und Frankreich auf.

Die erste internationale Ordnung für die Verwendung von Privatwagen (RIP) wurde anlässlich der 4. Konferenz zur Revision des internationalen Übereinkommens über die Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) von 1923 ausgearbeitet. Diese Ordnung bildete den Anhang VII zur CIM vom 23. November 1933, die am 1. Oktober 1938 in Kraft getreten ist.

Es dauerte bis zum 13. Mai 1950, bis ein Zusatzübereinkommen zur CIM, das einen Fachausschuss für das RIP und ein vereinfachtes Revisionsverfahren schaffte, in Bern unterzeichnet wurde.

Näher zu unserer Zeit hat der Fachausschuss RIP, wie von der CIM vom 7. Februar 1970 vorgesehen und entsprechend dem ihm von der Diplomatischen Konferenz vom 9. Mai 1980 erteilten Auftrag, anlässlich der 8. Revisionskonferenz eine Revision der Anlage IV (RIP) zur CIM sowie dessen redaktionelle Anpassung an das COTIF vorgenommen: unter diesen Bedingungen wurde die Anlage II (RIP) zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM des COTIF, das am 1. Mai 1985 in Kraft trat, ausgearbeitet. Das folgende Schema stellt eindrücklich das Übereinkommen und dessen Anhang B, der die ER CIM beinhaltet, dar. Das RIP erscheint als Anlage zu diesen letzteren.

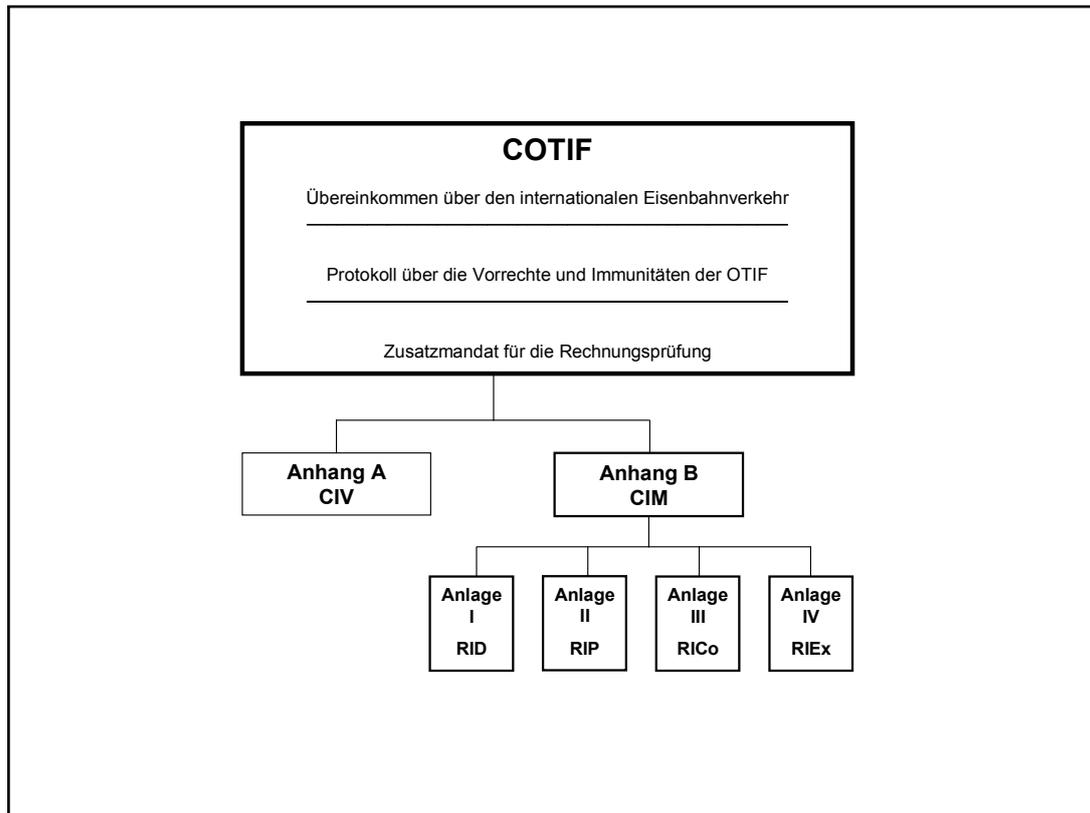
2. Das COTIF vom 9. Mai 1980: Der Zulassungsvertrag ist unumkehrbar

Das Studium des Übereinkommens, seines Anhangs B und des RIP ermöglichen es, ein Schema der Organisation der internationalen Eisenbahnbeförderung von Gütern, wie sie in den Jahren 1980 bestand, zu erstellen (Schema 1).

Innerhalb jedes Staates gehören die Eisenbahnen dem Staat oder werden von einem oder mehreren Unternehmen, die sich selbst in Staatsbesitz befinden, verwaltet. Auf dem Gebiet eines bestimmten Staates oder eines Teilgebietes hat jedes Netz eine Monopolstellung inne. Die Grenzen bilden die natürlichen Schnittstellen zwischen den einzelnen nationalen Netzen. An jedem dieser Grenzpunkte besteht insbesondere eine Beförderungspflicht (1), die ein gemeinsames Betriebssystem der Eisenbahn zur Folge hat, in dem aufeinander folgende Beförderer, Land für Land, die Beförderung übernehmen. Die so gebildeten Verkehre werden auf eingetragenen Linien (2), auf denen internationale Züge verkehren, durchgeführt.

1 Artikel 3 ER CIM

2 Diese Linien sind in der in den Artikeln 3 und 10 des COTIF vorgesehenen Liste eingetragen.



(Schema 1)

Die Anwendung der ER CIM ermöglicht den Abschluss durchgehender internationaler Beförderungsverträge (3). Im Güterverkehr werden diese Verträge in einem CIM-Frachtbrief (4) festgehalten, der jeden Wagen zu begleiten hat, auch jeden Privatwagen. Diese müssen, wie im RIP vorgesehen, Gegenstand einer Einstellung bei einer Eisenbahn sein (5).

Wie aus Artikel 3 § 4 COTIF unmissverständlich hervorgeht, sind die ER CIM, einschließlich ihrer Anlagen, fester Bestandteil des Übereinkommens. Das RIP wird in Artikel 8 § 1 ER CIM ausdrücklich erwähnt. Dementsprechend hat das RIP, wie das COTIF selbst, internationale Gesetzeskraft.

Bei neuerlichem Betrachten des vorhergehenden Schemas kann in der Praxis festgestellt werden, dass bei einem solchen rechtlichen Gebilde der Beförderungsvertrag für das Gut (die ER CIM) vor dem eigentlichen Beförderungsvorgang (mittels Privatwagen, was uns betrifft) Vorrang hat.

-
- 3 Der Titel III der ER CIM ist vollständig dem Abschluss und der Durchführung des Beförderungsvertrags gewidmet.
 4 Artikel 13 ER CIM, Artikel 6 RIP
 5 Artikel 2 RIP

2.1 Die Einstellung von Privatwagen im Sinne des RIP

Um zum Verkehr zugelassen zu werden, müssen die Privatwagen präzisen technischen Anforderungen genügen. Die Staaten selbst oder die staatlichen Eisenbahnen legen hier diese spezifischen Zulassungsnormen fest. Zu keinem Zeitpunkt spielt das RIP weder auf diese behördliche Zulassung an noch präzisiert es dessen Modalitäten.

Gemäß RIP (6) müssen Wagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, auf den Namen des Einstellers (7) bei einer Eisenbahn, deren Linien den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellt sind, eingestellt sein und von ihr mit dem besonderen Kennzeichen P versehen sein.

6 Artikel 2 RIP

7 Einsteller bezeichnet die Person, welche die Einstellung des Wagens erhalten hat. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass z. B. im Falle einer Vermietung ein solcher Antrag nicht vom Eigentümer gestellt wird. Daher ist der Name des Einstellers am Wagen anzuschreiben (Artikel 2 RIP).

Tatsächlich resultiert diese behördliche Genehmigung aus dem Einstellungsvertrag zwischen der Eisenbahn und dem Einsteller. Nach Abschluss dieses Vertrages zwischen den Parteien ist der Privatwagen rechtlich und physisch eingestellt (8). Selbstverständlich darf der Absender den Privatwagen nur zur Beförderung derjenigen Güter verwenden, für die der Wagen nach dem Einstellungsvertrag geeignet ist (9).

Die Rechtslehre hat mehrmals versucht, diesen Vertrag rechtlich zu qualifizieren. Diese Versuche sind alle fehlgeschlagen. *In fine* ist der Einstellungsvertrag (der kein Beförderungsvertrag, kein Mietvertrag und auch nicht ein Gewahrsamsvertrag ist) als ein *sui generis* Vertrag anzusehen, der erforderlich ist, um die Durchführung der Beförderung mittels Privatwagen zu ermöglichen. So präzisiert der Text (10) bezüglich der Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen, dass die Eisenbahn gemäß Artikel 52 der ER CIM unverzüglich eine Tatbestandsaufnahme erstellt. Ist der Privatwagen beladen, ist für das Gut eine besondere Tatbestandsaufnahme zu erstellen.

Dementsprechend ist hier die Gleichstellung des Wagens mit einem „Gut auf eigenen Rädern“ verlockend (11) und könnte zu einer rechtlichen Unsicherheit führen. Diese Verlockung ist jedoch nicht angebracht, da bezüglich der Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile die von den Eisenbahnen an den Einsteller zu entrichtende Entschädigung vom ... Einstellungsvertrag (12) und nicht von den ER CIM festgelegt wird.

Natürlich haftet die Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, (sofern sie nicht beweist, dass der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist) (13). Darüber hinaus regelt der Einstellungsvertrag auch die Geltendmachung von Ansprüchen der Eisenbahn gegen den Einsteller, dieses Mal für Schäden, die durch den Wagen verursacht worden sind (14).

Das RIP, das im Mittelpunkt der gesamten Problematik in Sachen „Wagenrecht“ steht, behandelt den Einstellungsvertrag, ohne ihn jemals zu definieren und die praktischen Modalitäten seines Inhalts an irgendeiner Stelle zu regeln. Der große Verdienst der UIC besteht darin, mittels des UIC-Merkblattes 433 (15), in Zusammenarbeit mit der Internationalen Union von Verbänden der Privatwagenbesitzer (UIP) „allgemeine einheitliche Bedingungen für die Inbetriebnahme und die Nutzung von P-Wagen“ (AEB), welche diese praktischen Modalitäten präzisieren, entworfen zu haben.

2.2 Die AEB der UIC regeln die Bedingungen dieser Einstellung

Das UIC-Merkblatt 433 beschreibt unter anderem das Verfahren zur technischen Zulassung. Es bildet die Grundlage für die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Einsteller eines P-Wagens und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das für den besagten Wagen, wie in Schema 2 beschrieben, einen Einstellungsvertrag schließen will.

Tatsächlich beinhalten die AEB zwei Teile: den ersten betreffend die Einstellung der P-Wagen *stricto sensu* und den zweiten betreffend ihre insbesondere kommerzielle Nutzung.

8 Darüber hinaus müssen die für die internationale Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Kesselwagen den technischen Vorschriften des RID entsprechen.

9 Artikel 3 RIP

10 Artikel 10 RIP

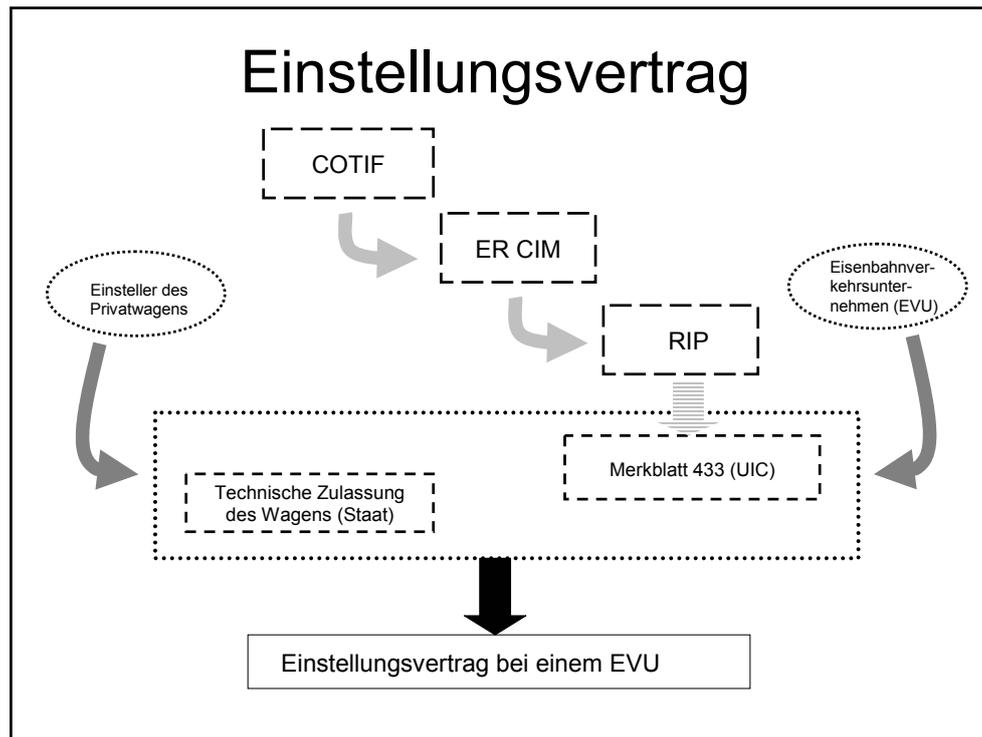
11 Tatsächlich gehört Artikel 52 der ER CIM zum Titel V «Geltendmachung von Ansprüchen», der nur den Beförderungsvertrag (bezüglich Feststellungen, Reklamationen, Geltendmachung von Ansprüchen, Zuständigkeit, und Verjährung von Ansprüchen) behandelt.

12 Artikel 12 § 2 RIP

13 Artikel 12 § 1 RIP

14 Artikel 12 § 6 RIP

15 20. Ausgabe, September 2003



(Schema 2)

2.2.1 Die Einstellung der P-Wagen

Die technische Zulassung bildet die Voraussetzung für die Einstellung bei einem EVU. Diese Zulassung fällt in den Zuständigkeitsbereich einer zugelassenen Einrichtung, der „technischen Zulassungsstelle“, deren Beschlüsse für die EVU gelten.

Nach Erteilung dieser technischen Zulassung können die Einsteller mit dem EVU ihrer Wahl einen Einstellungsvertrag (16) schließen. Selbstverständlich gewährleistet das einstellende EVU dem Einsteller den freizügigen Einsatz und Umlauf seines Wagens gemäß den zwischen den EVU geschlossenen internationalen Abkommen. Zu diesen Abkommen gehört natürlich auch das RIV. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass die RIV-konformen P-Wagen automatisch zum Austausch zugelassen sind.

2.2.2 Betrieb der P-Wagen

Um für eine reibungslose Verkehrsabwicklung und möglichst wenig Stillstände zu sorgen, schuf die UIC, nach Beratung mit der UIP, in den AEB fünf Bestimmungen betrieblicher Art, und zwar: zu den rechtlichen Problemen im Zusammenhang mit Beschädigungen eines Wagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht, zur Haftung der Eisenbahnen bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens sowie zur Haftung des Einstellers für Schäden, die durch einen Wagen verursacht wurden. Die nachstehende Tabelle 1 stellt diese 5 Vorschriften vor.

16 Die Details dieses Einstellungsverfahrens sind unter den Punkten 3.1.4 bis 3.1.7 des UIC-Merkblattes 433 wiedergegeben.

RIP	UIC-Merkblatt 433
Artikel 11 § 2	<p style="text-align: center;">Instandsetzung</p> <p>Punkt 3.4.3.3 Um einen beschädigten P-Wagen wieder einsatzfähig zu machen bzw. Schäden zu beheben, die seinen Einsatz zwar nicht unmöglich, aber gefährlich oder schwierig machen, kann das EVU von sich aus Ausbesserungen bis zu einem Höchstbetrag von 500 Euro vornehmen lassen.</p>
Artikel 11 § 6	<p style="text-align: center;">Anlastung der Ausbesserungskosten des P-Wagens und seiner Bestandteile</p> <p>Punkt 3.5.3.4 Der Betrag, welcher in Rechnung gestellt wird, soll die tatsächlich aufgewendeten Wiederherstellungskosten einschließlich Allgemein- und Nebenkosten sowie gegebenenfalls die Beförderungskosten umfassen, sofern letztere nicht der Sendung angelastet und auf dem Frachtbrief verrechnet werden können. Betragen jedoch die Wiederherstellungskosten allein weniger als 40 Euro, so sind alle Kosten von dem benutzenden EVU zu tragen; die Frage der Haftung für die Beschädigung bleibt dabei unberücksichtigt.</p>
Artikel 12 § 2	<p style="text-align: center;">Beschädigung eines Wagens</p> <p>Punkt 3.5.5.4 Wird ein P-Wagen wegen eines Schadens, für den die Eisenbahn haftet, ausgesetzt, zahlt das einstellende EVU, falls der P-Wagen wiederherstellbar ist, dem Einsteller pro Tag eine Entschädigung für Nutzungsausfall, deren Betrag sich je nach betroffenem Wagen auf 8,80 bis 14,85 Euro beläuft.</p>
Artikel 12 § 2	<p style="text-align: center;">Verlust eines Wagens</p> <p>Punkt 3.5.5.6 Ist die Eisenbahn haftbar, zahlt das einstellende EVU für einen verlustigen bzw. nicht wiederherstellbaren P-Wagen (einschließlich Drehgestelle und Radsätze) oder für ein nicht wiederherstellbares Drehgestell dem Einsteller auf Antrag eine Entschädigung, die sich wie folgt berechnet: von 110.000 bis 165.000 Euro für einen Wagen von 2200 Euro für ein Drehgestell.</p>
Artikel 12 § 6	<p style="text-align: center;">Schäden, die durch einen P-Wagen verursacht werden</p> <p>Punkt 3.6.3 Das einstellende EVU übernimmt unter folgenden Bedingungen den Ersatz von Schäden, für die der Einsteller haftet (17). Als Gegenleistung bezahlt der Einsteller dem einstellenden EVU jährlich einen Betrag von 24 Euro, der im Voraus zahlbar ist und pro Wagen und Kalenderjahr berechnet wird.</p>

(Tabelle 1)

Natürlich haben die EVU, in ihrem ständigen Bemühen, rasche und wirksame Lösungen zu finden, Mittel geschaffen, um die Kosten der Schäden, die auf die Verwendung oder den Umlauf der Privatwagen zurückzuführen sind, untereinander aufzuteilen. Das UIC-Merkblatt 992 detailliert diese sowohl für Schäden, die durch die Wagen als auch für jene, die an ihnen verursacht wurden, anwendbaren Aufteilungsschlüssel.

2.2.3 Ein Rechtsgebilde, das sich bewährt hat

Seit dem 1. Oktober 1938, Datum des Inkrafttretens des 1. RIP, hat die Flexibilität der verschiedenen von den Mitgliedstaaten der OTIF angenommenen Texte dazu beigetragen, einen besonders geeigneten Rechtsrahmen für die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und den Eigentümern von Privatwagen zu schaffen. Die während

17 Der Einsteller haftet für alle Schäden, die der Eisenbahn oder einem anderen Einsteller durch den P-Wagen entstehen, die auf Verwendung oder Umlauf des Wagens zurückzuführen sind. Der Einsteller haftet auch, wenn ein Schaden auf verborgene Mängel am P-Wagen zurückzuführen ist.

annähernd 70 Jahren ausgearbeiteten Einheitlichen Rechtsvorschriften haben zweifellos die Entwicklung der internationalen Eisenbahnbeförderung von Gütern hauptsächlich in Europa erleichtert.

Darüber hinaus hat der in der Anlage des UIC-Merkblattes 433 enthaltene Einstellungsmustervertrag, der sowohl von den Eisenbahnen als auch von der UIP angenommen wurde, in hohem Maße zur Entwicklung des Güterverkehrs in Europa beigetragen.

Die Entwicklung des europäischen Rechtsumfelds seit dem Beginn der 90er Jahre wird jedoch den Begriff selbst der Umsetzung des Einstellungsvertrags in Frage stellen.

3. Die Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und die Entwicklung der Rechtsprechung im Bereich des Wettbewerbsrechts werden den Grundsatz der Pflicht auf Abschluss eines Zulassungsvertrags als Voraussetzung für den Umlauf von Privatwagen endgültig in Frage stellen.

3.1 Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs

Die Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) (18) hat zweifellos die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs eingeführt. Tatsächlich sind auf Grund dieser Richtlinie die Mitgliedstaaten der Europäischen Union gehalten, die Eisenbahnunternehmen so zu führen, dass sie über eine gesündere Finanzlage verfügen, indem sie insbesondere alle Maßnahmen zur Verringerung ihrer Verschuldung treffen. Der Text präzisiert, dass das Erreichen dieses ersten Zieles erleichtert werden soll, indem diesen Eisenbahnunternehmen ein vom Staat getrennter Haushalt und eine getrennte Buchführung zugewiesen wird. Eines der weiteren Ziele der Liberalisierung besteht auch darin, den Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten, die internationale Kombi-Transportdienste anbieten, Zugangsrechte zu gewähren. Die Richtlinie schafft auch die Möglichkeit, internationale Beförderungen von Gütern und Reisenden der Konkurrenz zu öffnen. Schließlich wurde von jedem Mitgliedstaat eine bezüglich der Eisenbahninfrastruktur und des Betriebs von Verkehrsleistungen getrennte Buchführung gefordert.

Nach mehr als 150 Jahren guter und treuer Dienste haben die « staatlichen Eisenbahnen » somit eine tief

greifende Änderung erfahren. Die „Infrastrukturbetreiber“, die selbstverständlich in den verschiedenen Vorschriften des COTIF und seiner Anhänge fehlen, werden die privilegierten Partner der „Eisenbahnunternehmen“ werden. Daraus ergibt sich, dass die Teilung der Verantwortlichkeiten, z. B. bei einem durch einen Wagen verursachten Schaden, zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen, das einen Wagen in Gewahrsam hat, noch völlig definiert werden muss.

3.2 Entwicklung der Rechtsprechung im Bereich des Wettbewerbsrechts

Seit Beginn der 80er Jahre haben sich die mit dem Wettbewerb befassten Behörden für die Praktiken der Eisenbahnunternehmen oder –verbände interessiert, die zwar die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial vornahmen, jedoch mit anderen Unternehmen in Konkurrenz waren, wenn es darum ging, die Produkte zu vermarkten, für deren Homologierung sie im übrigen zuständig waren.

So kam zum Beispiel das Gericht am 13. Dezember 1991 im Rechtsstreit „*Regie des télégraphes et des téléphones gegen GB-Inno-BM SA*“ (19) zu dem Schluss, dass „die Artikel 3 Buchstabe f, 86 und 90 EWG-Vertrag einem Mitgliedstaat, der Gesellschaft, die das öffentliche Fernmeldenetz betreibt, untersagen, die Befugnis zu übertragen, Normen für Fernsprengeräte zu erlassen und deren Einhaltung durch die Wirtschaftsteilnehmer zu überwachen, wenn diese Gesellschaft gleichzeitig auf dem Markt für diese Geräte im Wettbewerb mit den Wirtschaftsteilnehmern steht. Wird nämlich einem Unternehmen, das Fernsprengeräte vertreibt, die Aufgabe übertragen, die Spezifikationen, denen die Fernsprengeräte entsprechen müssen, festzuschreiben, deren Anwendung zu kontrollieren und diese Apparate zuzulassen, so läuft dies darauf hinaus, ihm die Befugnis zu übertragen, nach Belieben zu bestimmen, welche Fernsprengeräte an das öffentliche Netz angeschlossen werden können, und ihm damit einen eindeutigen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern zu verschaffen; dies verletzt unmittelbar die Chancengleichheit der einzelnen Wirtschaftsteilnehmer, ohne die ein System nicht verfälschten Wettbewerbs nicht gewährleistet werden kann. Eine solche Wettbewerbsbeschränkung kann nicht als durch eine öffentliche Dienstleistungsaufgabe von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse im Sinne von Artikel 90 Absatz 2 EWG-Vertrag gerechtfertigt angesehen werden.“

18 Amtsblatt Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25-28

19 Rechtsstreit C-18/88 Rec. 1991, S. I-05941

Dementsprechend und offenkundig, wenn die staatlichen Eisenbahnen die Bedingungen für die Homologierung des Eisenbahnmaterials selbst bestimmten, konnten die auf der Grundlage von historischen Netzen gebildeten Eisenbahnunternehmen nicht länger über einen solchen Vorteil gegenüber den anderen Eisenbahnunternehmen, die unweigerlich im Verlauf des Liberalisierungsverfahrens entstehen würden, verfügen. In anderen Worten konnten sie nicht mehr gleichzeitig die technische Homologierung vornehmen und die P-Wagen kommerziell betreiben.

3.3 Schlussfolgerung

Die Schaffung eines neuen Rechtsgebildes, dem Infrastrukturbetreiber und die Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtssprechung bezüglich der Homologierung des Eisenbahnmaterials durch eine von den Unternehmen, die wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, unabhängige Einrichtung, führten unausweichlich zu einer Revision des COTIF, das diese doppelte Entwicklung des Gemeinschaftsrechts berücksichtigen musste.

Der Expertenausschuss des CIT vertrat seinerseits anlässlich seiner 2. Sitzung zur Vorbereitung der Revisionsarbeiten die Auffassung, dass „*das RIP durch ein allgemeines Wagenrecht ersetzt werden sollte*“. Für diese Experten war klar, dass zwischen der technischen Zulassung und der Einstellung der Wagen unterschieden werden müsste. Darüber hinaus brauchten die Eisenbahnen von morgen rechtliche Regeln sowohl für die Beförderung als auch für die technische Zulassung der Wagen.

Diese Entwicklung, die die Revision des COTIF erforderlich machte, stellte gleichzeitig das bestehende Wagenrecht in Frage.

4. Die erforderliche Revision des COTIF

4.1 Die Entwicklung der Revision

Vor dem Hintergrund dieser raschen Entwicklung des Gemeinschaftsrechts stellte das Zentralamt den Mitgliedstaaten in seinem Rundschreiben vom 3. Januar 1994 die Frage, ob detailliertere Vorschriften betreffend die Zulassung zum internationalen Verkehr und die Einstellung von P-Wagen im Rahmen des COTIF 1980 und insbesondere der ER CIM erforderlich wären.

Nach einer Reihe von Arbeiten in Zusammenarbeit mit verschiedenen internationalen Organisationen, wie dem CIT, der UIC und der UIP, erschien es dem Zentralamt bereits ab dem 4. April 1996 erforderlich, in vier

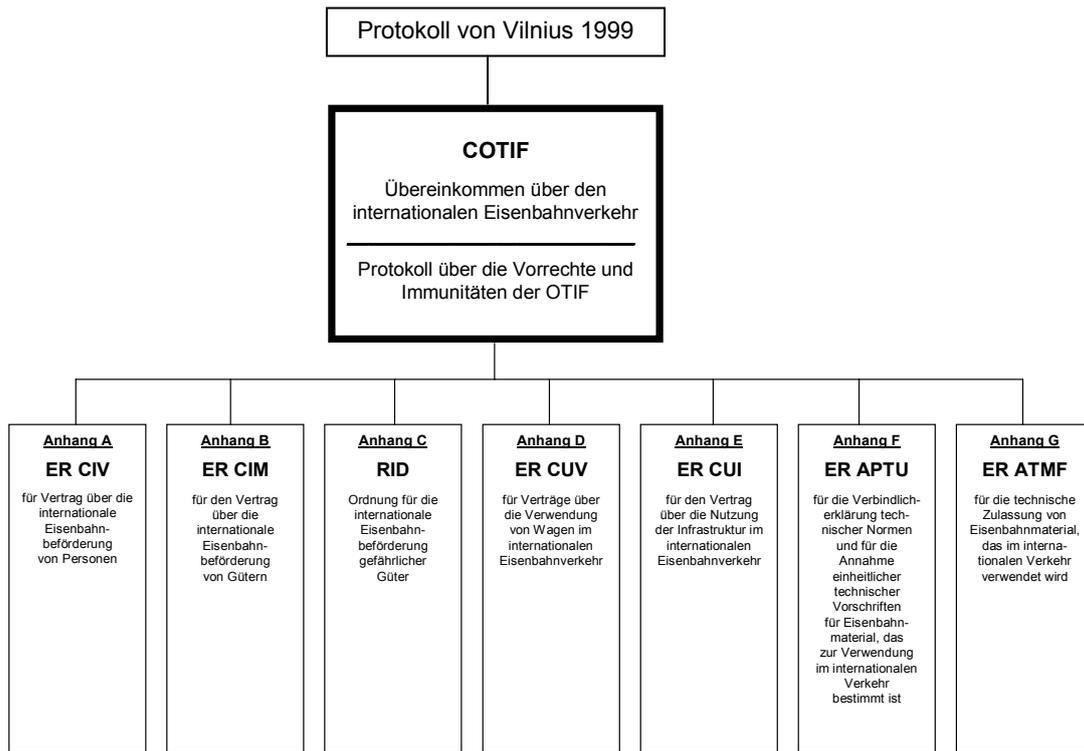
Hauptbereichen tätig zu werden, nämlich der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen, der gegenseitigen Verwendung von Wagen, der Wageneinstellung und den spezifischen Vorschriften des Beförderungsrechts betreffend die Beförderung von Wagen. Von diesen vier großen Bereichen hängen die ersten drei nicht vom Abschluss eines Beförderungsvertrages gemäß den ER CIM ab. Angesichts dieser neuen Entwicklung, Anfang des Jahres 1997, hat das Zentralamt seine Entwürfe im Bereich der technischen Zulassung von Rollmaterial und die Validierung der technischen Normen vorgestellt.

Anlässlich der 20. Tagung des Revisionsausschusses am 1. September 1998 wurden die „*Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr*“, dem künftigen Anhang D zum Übereinkommen angenommen. Schließlich, nachdem auch die ER CIM und CIV überarbeitet wurden, wurde das Protokoll von Vilnius am 3. Juni 1999 von den Mitgliedstaaten der OTIF unterzeichnet.

Das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von Vilnius enthält nunmehr sieben Anhänge. Was uns betrifft, und hier liegt der entscheidende Punkt, sind die ER CUV (20), APTU (21) und ATMF (22) keine Anlagen der ER CIM, sondern tatsächlich Anhänge zum Übereinkommen selbst. Die Trennung des Textes betreffend den Beförderungsvertrag (die ER CIM) von den Anhängen betreffend die Beförderungsfahrzeuge (ER CUV, APTU und ATMF) zeigt eindeutig, dass der Gesetzgeber versucht hat, in die verschiedenen Bereiche der laufenden Liberalisierung des Eisenbahnrechts einzugreifen.

Das Studium des Übereinkommens und seiner Anhänge B und D ermöglicht es, das Schema der Organisation der internationalen Beförderung von Gütern nach dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius darzustellen (Schema 3).

-
- | | |
|----|--|
| 20 | Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr |
| 21 | Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlichkeitsklärung technischer Normen und für die Annahme technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (Anhang F zum Übereinkommen) |
| 22 | Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Anhang G zum Übereinkommen) |



(Schema 3)

Innerhalb der Europäischen Union gehören die EVU entweder einem Mitgliedstaat bzw. einem seiner Teilgebiete oder Privatunternehmen an. Auf dem Gebiet eines bestimmten Staates oder eines Teilgebietes davon hat jeder Infrastrukturbetreiber eine monopolistische Stellung inne. Bisher bildeten die Grenzen der Mitgliedstaaten stets die natürlichen Schnittstellen zwischen den einzelnen Infrastrukturbetreibern. Mit der Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens ist nun der Wettbewerb zwischen EVU – Wettbewerbsrecht verpflichtet – zur neuen rechtlichen Gegebenheit geworden. Unter diesen Umständen sind natürlich andere Vertragsarten gefragt, obwohl die gemeinsame Beförderung zwischen den EVU technisch weiterhin möglich ist. Deshalb stellte das CIT bei den Arbeiten zur Umsetzung des neuen COTIF verschiedene allgemeine Geschäftsbedingungen auf, und zwar für die aufeinander folgende Beförderung (AGB Gemeinsame Beförderung), die ausführende Beförderung (AGB Unterbeförderung), den Mietvertrag für ein Triebfahrzeug (AGB Miete) und den Traktionsvertrag (AGB Traktion). Die Anwendung der ER CIM ermöglicht weiterhin den Abschluss durchgehender internationaler Beförderungsverträge. Im Güterverkehr werden diese Verträge in einem CIM-Frachtbrief festgehalten, der jeden Wagen zu begleiten hat, auch jeden Privatwagen. Sie können bei jedem EVU entweder als Gut auf eigenen Rädern (auf der Grundlage eines Beförderungsvertrages) verkehren – und den ER

CIM unterstellt sein – oder als Beförderungsmittel auf Grund eines den ER CUV unterstellten Verwendungsvertrages.

Diese im internationalen Eisenbahnrecht beispiellose Entwicklung hatte u.a. unmittelbar eine Änderung des Anwendungsbereichs des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts (im Prinzip Abschaffung der eingetragenen Linien), die Abschaffung der Beförderungspflicht und des zwingenden Abschlusses von Einstellungsverträgen für P-Wagen bei den Eisenbahnunternehmen zur Folge.

5. Das Protokoll vom 3. Juni 1999: Der Verwendungsvertrag CUV hebt sich vom Einstellungsvertrag ab.

5.1 Das Problem der technischen Zulassung von Fahrzeugen

Während das RIP keine Regeln für die technische Zulassung durch eine zuständige Stelle bietet, haben die Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF den großen Vorteil, für diese Zulassung nunmehr einen präzisen Rechtsrahmen festzulegen.

Die Zulassung zum internationalen Verkehr (23) dient dazu, zu prüfen, dass - was uns hier betrifft - die Fahrzeuge (24) einerseits den baulichen Vorschriften in den Anlagen der ER APTU sowie andererseits den in der Anlage des RID enthaltenen Vorschriften entsprechen.

Nachdem das zu befolgende Verfahren zur Erlangung dieser Zulassung (25) erinnert wurde, stellt der Text eindeutig klar, dass die diesbezügliche zuständige Behörde die *nationale oder internationale Behörde [...] entsprechend den in jedem Vertragsstaat geltenden Gesetzen und Vorschriften ist*. Um die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu wahren ist die Verbindlicherklärung dieser technischen Zulassung durch die zuständige Behörde eines Staates auch von den Behörden, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern in den anderen Vertragsstaaten anerkannt (26).

Diese technische Zulassung kann vom Hersteller, einem Eisenbahnunternehmen, dem Halter oder dem Eigentümer des Fahrzeugs beantragt werden (27). In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Zulassung von Fahrzeugbauarten und die Betriebszulassung durch zwei verschiedene Dokumente festgestellt werden.

Das Zertifikat für die Bauartzulassung beinhaltet insbesondere alle erforderlichen technischen Merkmale zur Identifizierung der Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs.

Das Zertifikat für die Betriebszulassung präzisiert seinerseits unter anderem alle erforderlichen Merkmale zur genauen Identifizierung des Eisenbahnfahrzeugs (28).

Obwohl das Zentralamt die von einem technischen Fachausschuss ausgearbeiteten und angenommenen einheitlichen Zertifikatsmodelle vorgezogen hat, ist bis heute leider kein derartiges Dokument verfügbar (29). Eine Datenbank betreffend die zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge soll ebenfalls

geschaffen und unter der Verantwortung der OTIF aktualisiert werden (30).

Die so zum Verkehr zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge werden mit einem besonderen Zeichen versehen, das bescheinigt, dass sie gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind. Sie werden auch mit den weiteren in den Anlagen der ER APTU vorgeschriebenen Eintragungen versehen sein (31).

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass gleichzeitig das Gemeinschaftsrecht die Annahme von Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) vorsieht. Der potentiell vom Anhang APTU abgedeckte technische Bereich wird schließlich von jenem der TSI abgedeckt oder droht von ihm abgedeckt zu werden. Zurzeit sind zwischen der Europäischen Kommission und dem Zentralamt Verhandlungen betreffend die ER APTU und ATMF im Gange.

5.2 Im Sinne der ER CUV werden die Fahrzeuge als „Beförderungsmittel“ verwendet

Zur Erinnerung: Rechtlich gesehen können die Wagen als „Gut auf eigenen Rädern“ selbst Gegenstand eines Beförderungsvertrages sein und damit den ER CIM unterstehen.

Die ER CUV gelten ihrerseits für die bi- und multilateralen Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als „Beförderungsmittel“, um Beförderungen gemäß den ER CIV und den ER CIM durchzuführen (32).

Die Verwendung des Fahrzeugs als Beförderungsmittel, anstatt als Gut auf eigenen Rädern, ist eines der Schlüsselemente des Verwendungsvertrages: es ist entscheidend, um den Unterschied zum Beförderungsvertrag herzustellen.

Auf einem Wagen, der zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll, muss u.a. die Angabe des Halters und gegebenenfalls des EVU angebracht werden, in dessen Wagenpark das Fahrzeug eingliedert ist (33). In diesem Zusammenhang sei präzisiert, dass es weiterhin möglich ist, die derzeitige Kennzeichnung der P-Wagen beizubehalten, falls die Parteien des Verwendungsvertrages dies wünschen.

23	Artikel 3 ER ATMF
24	Artikel 2 ER CUV definiert die Wagen wie folgt: „auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb“.
25	Artikel 4 ER ATMF
26	Artikel 5 und 6 ER ATMF
27	Artikel 10 ER ATMF
28	Artikel 11 ER ATMF
29	Artikel 12 ER ATMF

30	Artikel 13 ER ATMF
31	Artikel 14 ER ATMF
32	Artikel 1 ER CUV
33	Artikel 3 ER CUV

Was die Haftung für Verlust oder Beschädigung eines Wagens (34), für durch einen Wagen (35) verursachte Schäden, für vermuteten Verlust eines Wagens (36) oder für Verschulden von Personen, deren sich die EVU zur Erfüllung des Verwendungsvertrages bedienen (37), so ist festzustellen, dass es sich bei den ER CUV um dispositives Recht handelt, da die Vertragsparteien in diesen verschiedenen Fällen Vereinbarungen treffen können, die von jenen der ER CUV abweichen (Tabelle 2). Dieser große juristische Freiraum ermöglicht es sowohl den EVU als auch den Wagenhaltern, diejenigen vertraglichen Lösungen zu finden, die ihren Interessen am besten dienen.

Lassen Sie mich nacheinander jeden dieser Punkte aufgreifen:

Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 der ER CUV handelt es sich in diesem Fall um eine vertragliche Haftung. Juristisch hat dies zur Folge, dass das Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage des Verwendungsvertrages gegenüber seinem Vertragspartner und nicht gegenüber Dritten haftet. Darüber hinaus ist diese Haftung hier als Haftung für ein vermutetes Verschulden ausgelegt, so dass die Möglichkeit eines Gegenbeweises besteht. Eine solche Konzeption des Beweismechanismus beruht auf dem geltenden Haftungssystem bei Verlust oder Beschädigung eines zur Beförderung übergebenen P-Wagens, nämlich Artikel 12 § 1 RIP.

ER CUV
Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens
Artikel 4 § 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.
Vermutung für den Verlust eines Wagens
Artikel 6 § 1 Der Berechtigte kann den Wagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, die Nachforschung verlangt hat und der Wagen ihm binnen dreier Monate nach Eingang seines Verlangens nicht zur Verfügung gestellt worden ist oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhalten hat. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.
Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden
Artikel 7 § 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.
Haftung für Bedienstete und andere Personen
Artikel 9 § 2 Haben die Parteien nicht anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

(Tabelle 2)

-
- 34 Artikel 4 ER CUV
 - 35 Artikel 7 ER CUV
 - 36 Artikel 6 ER CUV
 - 37 Artikel 9 ER CUV

Aus dem Wortlaut des Artikels 4 §§ 3 und 4 ergibt sich einerseits, dass bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile die Entschädigung auf den gemeinen Wert beschränkt ist und andererseits, dass bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten beschränkt ist. Hingegen ist für die finanziellen Schäden, wie zum Beispiel ein Erwerbsverlust, keine Entschädigungsregelung vorgesehen. Selbstverständlich können die Vertragsparteien abweichende Regelungen gemäß § 5 desselben Artikels vorsehen. Als Beispiel sei hier daran erinnert, dass eine solche Entschädigung für Nutzungsverlust unter Punkt 3.4.4 des UIC-Merkblatts 433 ausdrücklich vorgesehen ist.

Vermutung für den Verlust eines Wagens

Die Bestimmung betreffend die einheitliche Frist von drei Monaten ist suppletiver Art. Diese rechtliche Maßnahme erlaubt es, die geltende Regelung (z. B. 3 Monate für die P-Wagen, entsprechend Artikel 13 RIP) beizubehalten.

Die Mehrheit der vertretenen Mitgliedstaaten wünschte anlässlich der Revisionstagungen auf suppletive Art eine Lösung für den Fall zu finden, wo ein als verloren vermuteter Wagen wieder gefunden wird. Aus diesem Grunde wurden die Bestimmungen des Artikels 13 RIP zum Beispiel für den Fall ergänzt, dass die Rückgabe des Wagens nicht verlangt wird. Natürlich hat aus Gründen der rechtlichen Klarheit Artikel 29 § 4 RU CIM als Grundlage für Artikel 6 § 3 RU CUV gedient.

Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

Dritte, die überhaupt keine Rechtsbindung mit dem Wagenhalter und dem Eisenbahnunternehmen, die Parteien des Verwendungsvertrages sind, haben, handeln hier auf einer quasi deliktuellen Ebene, wenn sie eine Entschädigung für einen vom Wagen verursachten Schaden verlangen, indem sie sich auf die Bestimmungen ihres Landesrechts berufen.

Meistens wird diese Forderung gegen das den Wagen verwendende Eisenbahnunternehmen geltend gemacht, nachdem der Schaden entstanden ist, wobei letzteres gemäß Artikel 7 § 1 RU CUV dann über ein vertragliches Rückgriffsrecht gegen den Wagenhalter, vorausgesetzt, dass letzterem ein Verschulden nachgewiesen werden kann.

Es kann sich jedoch ein rechtliches Problem ergeben, wenn der Verwendungsvertrag dem ursprünglichen

Eisenbahnunternehmen das Recht einräumt, den Wagen anderen Eisenbahnunternehmen als Beförderungsmittel zur Verfügung zu stellen.

Tatsächlich haben die aufeinander folgenden Eisenbahnunternehmen nicht die gleiche vertragliche Bindung mit dem Halter wie das ursprüngliche Eisenbahnunternehmen; von bestimmten Landesrechten ausgehend könnte der vom Solvens unter den oben genannten Bedingungen ausgeübte Rückgriff dahingehend ausgelegt werden, dass er über keine vertragliche Grundlage verfügt.

Bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses hat sich die Mehrheit der vertretenen Staaten für eine « Haftung ausschließlich auf der Grundlage des Vertrages » ausgesprochen. Demnach muss davon ausgegangen werden, dass mit der Genehmigung des Transfers seines Wagens von einem Eisenbahnunternehmen zu einem anderen der Halter (Einsteller) des Wagens einen Transfer des Vertrags durch Wechsel des Mitbetreibers akzeptiert hat und das abgebende Eisenbahnunternehmen in die Rechte des ursprünglichen Eisenbahnunternehmen eintreten kann (Artikel 8 ER CUV).

Haftung für Bedienstete und andere Personen

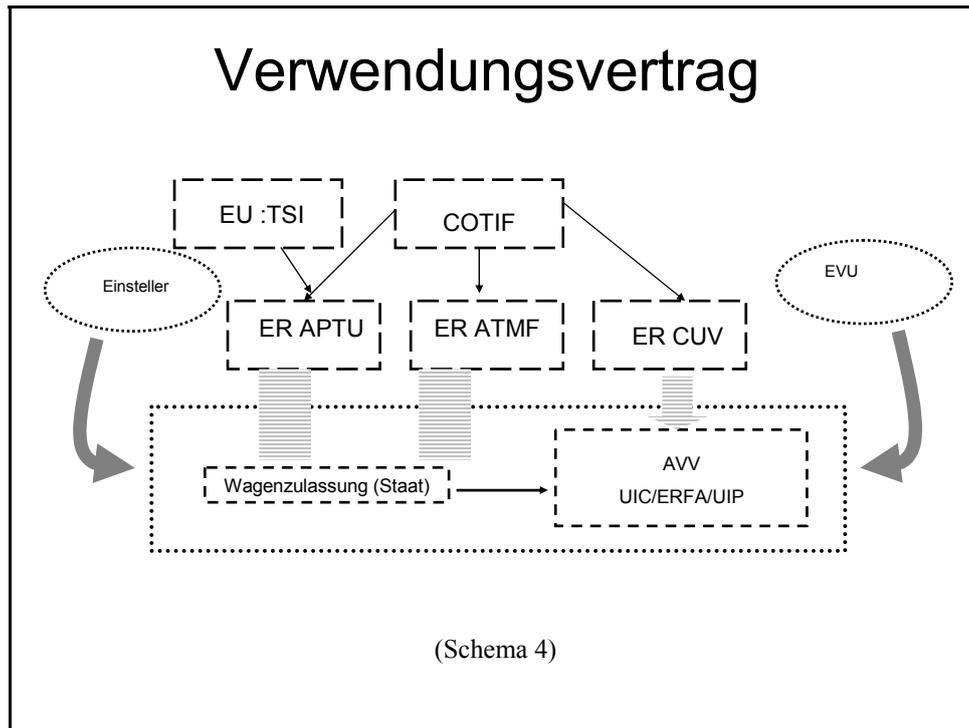
Artikel 9 ER CUV präzisiert eindeutig, dass nicht nur die Parteien des Verwendungsvertrages für ihre Bediensteten und andere Personen haften, sondern auch für das Eisenbahnverkehrsunternehmen oder den Halter, der sie durch auf dem Wege der Subrogation ersetzt.

Zur Umsetzung der ER CUV und in Erwägung der Tatsache, dass die Verwendung von Wagen durch die EVU als Beförderungsmittel Vertragsbestimmungen zu den Rechten und Pflichten der Parteien erforderte, haben die European Rail Freight Association (ERFA), die UIC und die UIP einen „Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV)“ (38) ausgearbeitet.

5.3 Der AVV der UIC, der ERFA und der UIP regelt die Bedingungen dieser Verwendung

Das Schema 4 zeigt die juristischen Werkzeuge, welche die Ausarbeitung und Redaktion dieses Verwendungsvertrages ermöglichten:

38 Fassung vom 19.8.2005, Entwurf am 4.7.2005 vom Forum Fracht der UIC angenommen.



Nach einer Erinnerung, wie die EVU und die Wagenhalter diesem AVV beitreten können, analysieren wir die Art und Weise, wie die Wagen rechtlich im Rahmen dieses Mustervertrages betrieben werden.

5.3.1 Der Beitritt der Halter und der EVU

Dieser Vertrag und seine Anlagen legen die Bedingungen für die Übergabe der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel durch die EVU im nationalen und im internationalen Verkehr im Geltungsbereich des COTIF und der ER CUV fest. Um eventuelle Konflikte mit dem Wettbewerbsrecht zu vermeiden, sind die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung nicht Gegenstand des Vertrags (39).

Hier ist zu beachten, dass „die Verwendung und der Gewahrsam beginnen mit der Übernahme des Wagens durch das EVU und enden mit der Übergabe des Wagens an den Halter oder an einen sonstigen Berechtigten, wie z.B. ein anderes vertragliches EVU, an den vertraglichen Empfänger des beförderten Gutes oder an einen zur Entgegennahme des Wagens berechtigten Gleisanschließer“ (40).

Vertragsparteien sind die EVU und die Wagenhalter, die beim geschäftsführenden Büro des AVV ein

Beitritts-gesuch einreichen (sog. „Opting in“) (41). Dieses Büro ist insbesondere für das Führen des Verzeichnisses der Vertragsparteien und die Aktualisierung des Vertrags zuständig.

Selbstverständlich sind die Bestimmungen dieses Vertrags ebenfalls dispositiv, da „sie zwischen den Vertragsparteien gelten, soweit sie untereinander nicht anderes vereinbart haben“ (42).

In Anwendung des Artikels 3 ER CUV, sieht der AVV vor, dass „der Halter dafür zu sorgen hat, dass seine Wagen nach den geltenden europäischen Vorschriften technisch zugelassen sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben“ (43). Der Halter behält das wirtschaftliche und logistische Zugriffsrecht über seine von den EVU verwendeten Wagen (44).

5.3.2 Der Betrieb der Wagen

Unter dem Vorbehalt, dass der Halter seine ihm obliegenden Pflichten gemäß vorstehendem Punkt einhält, haben die beteiligten EVU die Wagen im Rahmen ihres kommerziellen Angebots zu übernehmen und „*pflöglich zu behandeln*“. Die Beförderungsfristen

39 Artikel 1.1 AVV

40 Artikel 1.4 AVV

41 Artikel 2.2 AVV

42 Artikel 2.3 AVV

43 Artikel 7.1 AVV

44 Artikel 9.1 AVV

für die beladenen Wagen (45) „hängen von der Lieferfrist des beförderten Ladegutes ab. Die Beförderungsfristen für die leeren Wagen sind Gegenstand einer Vereinbarung. Fehlt eine solche Vereinbarung, gelten die Fristen des Artikels 16 der CIM für Wagenladungen“.

Sind Fristüberschreitungen einem EVU anzulasten, kann der Halter eine Entschädigung für Nutzungsausfall seiner Wagen verlangen (46). Sofern nichts anderes vereinbart wurde, wird die Höhe dieser Entschädigung von den Vertragsparteien des AVV-Büros festgelegt und in die Anlagen zum Vertrag aufgenommen.

Um für eine reibungslose Verkehrsabwicklung und möglichst wenig Stillstände zu sorgen, schufen die Verfasser im AVV vier Bestimmungen betrieblicher Art, und zwar: zu den rechtlichen Problemen bei der Schadensfeststellung und –behandlung an Wagen, die sich im Gewahrsam eines EVU befinden, zur Haftung bei Verlust und Beschädigung eines Wagens, zur Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden, und zur Haftung für Bedienstete und für andere Personen. Tabelle 3 stellt diese verschiedenen Bestimmungen vor.

ER CUV	AVV
Artikel 4 § 1 und 6 § 1	<p>Kapitel IV: „Feststellung und Behandlung der Schäden am Wagen im Gewahrsam eines EVU“</p> <p>Artikel 18</p> <p>Wird die Beschädigung eines Wagens oder der Verlust bzw. die Beschädigung von am Wagen angeschriebenen losen Wagenbestandteilen von einem EVU entdeckt oder vermutet oder vom Halter behauptet, so hat das EVU die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit möglich, die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und nach Möglichkeit in Gegenwart des Halters in einem Schadensprotokoll festzuhalten.</p> <p>Artikel 20</p> <p>Ein Wagen gilt als verloren, wenn er dem Halter nicht innerhalb von drei Monaten nach Eingang seines Nachforschungsverlangens bei dem EVU, dem er den Wagen zur Verfügung gestellt hat, bereitgestellt wird oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhält. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen vom EVU nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.</p>
Artikel 4	<p>Kapitel V: „Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens“</p> <p>Artikel 22</p> <p>Das EVU, in dessen Gewahrsam sich ein Wagen befindet, haftet dem Halter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.</p>
Artikel 7	<p>Kapitel VI: „Haftung bei Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden“</p> <p>Artikel 27</p> <p>Der Halter oder ein diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Der Schuldige stellt das verwendende EVU von Ansprüchen Dritter frei, wenn das verwendende EVU kein Verschulden trifft.</p>

(Tabelle 3)

45 Artikel 13.1 AVV

46 Artikel 13.3 AVV

Lassen Sie mich die einzelnen Punkte wieder aufgreifen:

Feststellung und Behandlung der Schäden am Wagen im Gewahrsam eines EVU

Die Verfasser des Vertrages haben hier die Umsetzung von Verfahren bevorzugt, die eine möglichst reibungslose Verkehrsabwicklung sicherstellen. Wenn z. B. (47) „*der Wagen trotz der Beschädigung bzw. des Verlusts von Teilen weiterhin genutzt werden kann, so kann auf die Anwesenheit des Halters bei den Feststellungen verzichtet werden*“. Hingegen, kann (48) der Wagen aufgrund seiner Beschädigung bzw. des Verlusts von Teilen nicht weiterbefördert oder –verwendet werden, informiert das EVU darüber unverzüglich den Halter und übermittelt ihm die Angaben, die es ihm ermöglichen über das rechtliche und wirtschaftliche Schicksal seines Wagens zu entscheiden.

Der AVV regelt ausdrücklich das Verfahren für den Fall, dass ein EVU für die Herstellung der Lauffähigkeit des Wagens sorgt (49). So zum Beispiel: „*Wenn die Kosten den Betrag von 750 Euro übersteigen, ist vorher, außer bei Bremssohlenwechsel, die Zustimmung des Halters einzuholen. Äußert sich der Halter nicht innerhalb von 2 Werktagen (ausgenommen an Samstagen), wird die Reparatur durchgeführt*“.

Verlust oder Beschädigung eines Wagens

Zur Erleichterung der Schadensabwicklung und um den normalen Verschleiß der Wagen, der Qualität ihrer Instandhaltung und ihrer Verwendung durch Dritte Rechnung zu tragen, ist ein Schadenskatalog dem AVV als Anlage beigelegt. So kann z. B. festgestellt werden, (50) dass Schäden, die dem Halter zugeordnet sind, vom Halter getragen werden und Schäden, die dem EVU zugeordnet sind und den Betrag von 750 Euro nicht übersteigen, vom verwendenden EVU getragen werden.

47	Artikel 18.2 AVV
48	Artikel 18.5 AVV
49	Artikel 19.1 AVV
50	Artikel 22.4 AVV

Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

Auch hier kann zur Vereinfachung und Beschleunigung der Abläufe, das verwendende EVU von einer Kleinschadenregelung Gebrauch machen und in seinen allgemeinen Geschäftsbedingungen einen Betrag per Schadenereignis zu nennen, bis zu dem Schäden nicht gegenüber dem Halter geltend gemacht werden, auch wenn er für den Schaden verantwortlich ist (51). Darüber hinaus kann ein EVU die Mitversicherung von Haltern in seiner Betriebshaftpflichtversicherung ermöglichen (52). In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass bei Mitverschulden des verwendenden EVU, die Entschädigung von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensentstehung getragen wird (53).

5.3.3 Ein Rechtsgebilde, das sich bewähren muss

Die Umsetzung des AVV im Rahmen der ER CUV des neuen COTIF beendet eindeutig das Monopol des Einstellungsvertrags und die damit verbundene Rechtssicherheit. Der AVV ist kein Vertrag *sui generis*, wie die Doktrinäre im Zusammenhang mit dem Einstellungsvertrag zu betonen liebten, sondern ein Rechtswerkzeug klassischerer Art, dessen redaktionelle Flexibilität, rasch den Einsatz und den Austausch der Wagen in Europa in einem klar abgesteckten rechtlichen Rahmen sicher zu stellen erlaubt. Nur die Praxis und der Pragmatismus der AVV-Vertragsparteien werden ermöglichen, dieses Rechtswerkzeug im Laufe der Jahre an die neuen Gegebenheiten – der Übergang von der Kooperation zwischen integrierten Eisenbahnen zum Wettbewerb zwischen EVU im internationalen Schienenverkehr – anzupassen.

6. Schlussfolgerung

Tabelle 4 zeigt, wie sich das internationale eisenbahnrechtliche Umfeld in Bezug auf das Wagenrecht mit der Umsetzung des Protokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 verändert

51	Artikel 27.4 AVV
52	Artikel 27.5 AVV
53	Artikel 27.2 AVV

	System unter dem COTIF 1980	System unter dem neuen COTIF
CIV- und CIM-Beförderungsvertrag	Anhänge A und B zum Übereinkommen	Anhänge A und B zum Übereinkommen
RIP	Anlage II zu Anhang B	keine Bestimmung
ER CUV	keine Bestimmung	Anhang D zum COTIF
Fahrzeugzulassung	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 2 RIP • Artikel 3.1.1 Merkblatt 433 	<ul style="list-style-type: none"> • Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zum COTIF • TSI der EU
Wageneinstellung	Artikel 2 RIP : bei den CIM-Bahnen	Verordnung (EU) 881/2004 über die nationalen Verzeichnisse <ul style="list-style-type: none"> • Entwurf eines OTIF-Verzeichnisses
Verwendungsvertrag	RIV für die zum Austausch zugelassenen Wagen	AVV

(Tabelle 4)

Ein erster Hinweis ist von vornherein angezeigt: **der Einstellungsvertrag (COTIF 1980) wird vom Verwendungsvertrag (Protokoll von Vilnius 1999) abgelöst.**

Mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius wird nämlich die Anwendung des COTIF 1980 ausgesetzt. Gleichzeitig verschwindet die Anlage II (RIP) zu den ER CIM 1980. Im Gegenzug erlaubt die Umsetzung der ER CUV, Anhang D des Protokolls von Vilnius, die Einführung des AVV, der von den EVU und P-Wageneigentümern gemeinsam verfasst wurde.

Die technische Zulassung der Fahrzeuge erfolgt künftig in einem viel klarer abgesteckten Rechtsrahmen (Anhänge F und G des COTIF und der TSI der EU). Diese Zulassung wird eindeutig von der Fahrzeug-einstellung getrennt, die – zugegebenermaßen – noch nicht klar festgelegt ist (die nationalen Verzeichnisse laut EU-Verordnung 881/2004 sind noch nicht nutzbar und die von der OTIF vorgesehene Datenbank befindet sich noch im Entwurfsstadium).

Grundlegend ist in diesem Zusammenhang die Anmerkung, dass bei den großen mit der Haftung verbundenen Fragen – ob es sich um die Schadenfeststellung und –behandlung an den Wagen, die Haftung bei Verlust und Beschädigung eines Wagens oder die Haftung für Schäden handelt, die durch einen Wagen verursacht wurden – eine rechtlichen Kontinuität zwischen den im Rahmen des COTIF 1980 und jenen des Protokolls von Vilnius zur Verfügung gestellten Werkzeugen besteht.

Diese Kontinuität garantiert den Beteiligten, handle es sich um EVU oder P-Wageneigentümer, eine maximale Rechtssicherheit.
(Übersetzung)

Rechtsprechung

Østre Landsret Dombog (Dänemark)

Urteil vom 24. August 2004

Beweis, dass der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen ist. Keine Haftung der Eisenbahn für den Unfall einer Reisenden, die vom Zug abgesprungen ist, nachdem sich dieser in Bewegung gesetzt hatte.

Vgl. Artikel 26 §§ 1 und 2 CIV

Eine Reisende, die beim Aussteigen aus dem Zug verletzt worden war, klagte gegen die Dänische Eisenbahn. Sie reiste mit einem internationalen Fahrausweis CIV von Deutschland nach Dänemark, wo der Unfall sich ereignete. Sie behauptete, dass sich der Zug plötzlich in Bewegung setzte, als sie dabei war, diesen zu verlassen. Zwei Zeugen sagten jedoch vor Gericht aus, dass die Reisende absichtlich vom Zug sprang, obwohl dessen Geschwindigkeit beträchtlich war (ca. 45 km/h).

Das Gericht stellte fest, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV anzuwenden sind, und schloss aus dem Ergebnis der Beweisführung, dass der Unfall ausschließlich auf das Verschulden der Reisenden zurückzuführen ist. Aus diesem Grund ist die Eisenbahn von ihrer Haftung gemäß Artikel 26 § 2 CIV befreit. Die Klage wurde daher abgewiesen (1).

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

Frankfurt am Main, 7. Oktober 2005

Damit die Eisenbahnen im Güterverkehr kundengerechte Transportleistungen auf der Schiene erbringen können, sind verschiedene Voraussetzungen zu erfüllen. Dazu zählt neben der Verfügbarkeit des Personals, der Trasse und der Traktion auch die Verfügbarkeit des geeigneten Wagenmaterials als Beförderungsmittel. Ohne geeignete Güterwagen, die den spezifischen Anforderungen des Gutes (Erdölprodukte, chemische Produkte etc.) genügen, können die Eisenbahnen im Güterverkehr keine entsprechenden Leistungsangebote erstellen.

Vor diesem Hintergrund kommt den Änderungen des bisherigen RIP und seiner Ablösung durch die ER/CUV als wesentlichen Bestandteil des COTIF 1999 eine besondere Bedeutung zu.

Wie bereits im Heft 2/2005, Seite 33 angekündigt, hat die VDV-Akademie ein Schwerpunktseminar zum Thema: „Das neue Wagenrecht – die künftige Verwendung von Güterwagen“ veranstaltet. Einleitend gab Herr Dr. Mutz (OTIF) einen allgemeinen Überblick über den Inhalt und die Bestandteile des COTIF 1999. Sodann präsentierte Herr Prof. Dr. Freise die Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr, ER/CUV, und Frau A. Brugger (DB), den allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) als Grundlage der künftigen Zusammenarbeit zwischen Halter und Güter-

bahnen. Der Nachmittag war speziell der Haftung im neuen Wagenrecht und der Entwicklung vom historischen „Haftungsabkommen“ zu neuen marktüblichen Lösungen gewidmet, wobei Referent wieder Prof. Dr. Freise war. Ferner stellte Herr Trolliet (CIT) die Anwendungsfelder, die Inhalte und die Funktion des „Wagenbriefes“ vor.

Sowohl nach den einzelnen Referaten als auch vor Abschluss der Tagung gab es jeweils ausführliche Diskussionen mit den Referenten. Das Seminar bewies einmal mehr sowohl das große Interesse der Wagenhalter am neuen Wagenrecht, als auch den Informationsbedarf aller beteiligten Kreise.

Symposium

„Multilateral Trade Treaties and Developing Economies

Genf, 31. Oktober - 3. November 2005

Das vom International Trade Centre (UNCTAD/WTO) veranstaltete Symposium fand unter Vorsitz von Sir Roy Goode (Vereinigtes Königreich) und Prof. Hans Van Houtte (Belgien) statt. Ziel war es, bei den Teilnehmern aus über 50 Ländern das Verständnis für die Vorteile, die Grundprobleme und die Kernfragen zu wecken, die mit den verschiedenen Kategorien multilateraler Handelsübereinkommen in den Bereichen Vertragsrecht, Transport, Zoll, geistiges Eigentum usw. verbunden sind.

Das Symposium bot dem Sekretariat der OTIF die Gelegenheit, das System des COTIF und die Möglichkeiten vorzustellen, die es Länder bietet, die sich für einen Beitritt zur OTIF interessieren.

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), *Juris-Classeur commercial*, Heft 625 (8, 2005 – Aktualisierung zum 16.4.2005)

In diesem Heft erläutern die Autoren auf etwas mehr als zwanzig Seiten die Pflichten der SNCF und des Empfängers bei der Ablieferung von Gütern, die Vorbehalte des Empfängers bei teilweisem Verlust oder Beschädigung und das Ablieferungshindernis im

1 Vgl. die in der Zeitschrift 3/1997, S. 142 ff. veröffentlichte Rechtsprechung: Cour de Cassation de Belgique, Urteil vom 5. Januar 1995; vgl. ebenfalls Transidit, Rouen, N° 40-2004, S. 9/10, Cour d'Appel de Rouen, Urteil vom 27. Januar 2004

(französischen) Eisenbahnbinnenverkehr. Dabei regen sie den Leser an, Gegenüberstellungen oder Vergleiche mit dem internationalen Eisenbahnverkehr oder anderen Verkehrsträgern anzustellen.

Das Heft enthält sechs Teile, denen ein Schlüsselwortverzeichnis, eine analytische Inhaltsangabe und ein alphabetischer Index vorangestellt sind. Teil I behandelt die Aufforderung zur Ablieferung bei Verspätung.

In dem der Ablieferung des Gutes gewidmeten Teil (Teil II des Heftes) beschreiben die Autoren zunächst die Stellung des Empfängers vor und nach dem Gesetz Nr. 98-69 vom 6. Februar 1998 (sog. „Loi Gayssot“). In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass vor diesem Gesetz der Empfänger, in Anwendung der Theorie des Vertrages zu Gunsten Dritter, erst bei Ablieferung des Gutes Partei des Beförderungsvertrages wurde, während seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, der Empfänger bereits ab dessen Beginn Partei des Beförderungsvertrages ist. Der Empfänger hat somit nicht mehr die Möglichkeit, das Vorrecht des Beförderungsvertrages bei der Ablieferung abzulehnen, wie er dies vorher konnte. Im Gegenzug hat er jetzt die Möglichkeit, bereits vor der Ablieferung und sogar bei fehlender Ablieferung gegen den Frachtführer vorzugehen, da er nunmehr wie der Absender Partei des Beförderungsvertrages ist.

Danach folgt eine eingehende Untersuchung der wesentlichen Pflichten der SNCF bei der Ablieferung sowie des Prüfungsrechts des Empfängers und seiner Pflichten im Rahmen der Ablieferung. Das Rechtswesen der Ablieferung, die Bedeutung des Datums der Ablieferung und die spezifischen Vorschriften betreffend die Wagenladungen und die Eilgutsendungen werden darüber hinaus in besonderen Kapiteln betrachtet und vorgestellt.

Die Autoren betonen zu Recht die Bedeutung des Datums der Ablieferung, da dieses insbesondere den Zeitpunkt markiert, an dem die in Artikel L. 133-3 (ehemals Art. 105) des Handelsgesetzbuches vorgeschriebene Frist zur Formulierung von Vorbehalten bei teilweisem Verlust oder Beschädigung beginnt, wobei diese Vorbehalte den Gegenstand des Teils III des Heftes bilden. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick beschreiben die Autoren den Anwendungsbereich des Artikels L. 133-3 des Handelsgesetzbuches sowie die Folge der Nichteinhaltung dieses Artikels durch den Empfänger, nämlich den Ausschluss seiner Haftungsklage gegen den Frachtführer. Anschliessend werden die Mittel vorgestellt, um den Ausschluss zu

vermeiden (vorschriftsmäßiger Einspruch, Formulierung von Vorbehalten, Antrag auf Gutachten).

In den letzten drei Teilen des Heftes behandeln die Autoren einerseits die Fragen des nicht angenommenen Gutes (oder bei Verspätung bzw. bedeutenden Beschädigungen, Abtretung des Gutes durch den Empfänger an den Frachtführer gegen Zahlung des Wertes wie bei Totalverlust) und des Ablieferungshindernisses, sowie andererseits die Stellung des Empfängers in einem Kollektivverfahren (gerichtliches Sanierungs- oder Konkursverfahren) und den Fall der Pfändung durch den Absender.

Die *JurisClasseur*-Reihe ist insbesondere für die Verlässlichkeit der Informationswahl, die Tiefe und die Richtigkeit ihrer Analysen bekannt. Aus theoretischer und praktischer Sicht enthält sie eine eingehende Analyse, die durch die Aktualität im Bereich der Rechtsprechung vervollständigt wird. Dieses von einem der besten Spezialisten des Eisenbahnbeförderungsrechts mitunterzeichnete Heft bestätigt den Ruf dieser Reihe, die ein unentbehrliches Arbeitsmittel für alle im Rechtsbereich tätigen Personen darstellt. (Übersetzung)

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3098/2005, p. 613/614 – Quelle indemnisation ? (M. Tilche)

Idem, n° 3100/2005, p. 647/648 – Prix de transport : Pomme de discorde (M. Tilche); p. 660/661 – Jurisprudence. CMR. Champ d'application

Idem, n° 3102/2005, p. 687/688 – Loi sur (tous) les transports. Le ferroviaire super star (N. Grange)

Idem, n° 3104/2005, p. 723/724 et 731 – Le ver est dans le fruit ... (M. Tilche). Jurisprudence. Commission. Frontière avec la sous-traitance

Idem, n° 3107/2005, p. 780/781 – Calcul de l'indemnité (M. Tilche); p. 787/788 – Jurisprudence. Préjudice indemnisable. Calcul; p. 789/790 – Jurisprudence. Vol. Appréciation de la faute lourde

Idem, n° 3110/2005, p. 832/833 – Constatation des dommages. Attention aux formalités !

CIT Info, Berne, N° 5/2005, p. 2-4 – Nouveau droit du wagon. Le « contrat d'immatriculation » s'efface devant le « contrat d'utilisation » / Neues Wagenrecht. Der „Einstellungsvertrag“ wird vom „Verwendungsvertrag“ abgelöst / New Wagon law. The „contract of registration“ gives way to the „usage contract“ (J.-P. Lehman); p. 5/6 – La lettre wagon / Der Wagenbrief / Wagon consignment note (H. Trolliet)

CIT Info, Berne, N° 6/2005, p. 2/3 – Le régime de responsabilité de la COTIF / Das Haftungssystem des COTIF / The liability system defined in COTIF (Th. Leimgruber)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N° 4/2005, p. 463-470 – New Interpretation of Art. 1, Para. 5 of the CMR Convention ? (S. Rogov)

Idem, N° 5/2005, p. 629-639 – Die unbeschränkte Haftung des Luftbeförderers nach dem Montrealer Übereinkommen 1999? (I. Koller)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2005, S. 329-345 – Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – COTIF) (W. Kunz)^{1 2}

Idem, Nr. 11-12/2005, S. 421-429 – Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht (S. Erbe, Ph. Schliengel)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 6/2005, S. 4-10 – Das neue internationale Eisenbahnbeförderungsrecht für den Güterverkehr auf der Grundlage des COTIF (in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 03.06.1999, Vilnius) (W. Bach)

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, Nr. 2/2005, S. 134-163 – Die Liberalisierung des Eisenbahnsektors in Schweden – Ein Beispiel vertikaler Trennung von Netz und Transportbetrieb (R. Merkert)

1 Bezüglich der Geschichte vgl. hierzu: K. Spera, Die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ im Vergleich mit dem SMGS und dem SAT, *Zeitschrift* 4/1993, S. 179-205 und M. Allégret, Geschichtlicher Überblick der Übereinkommen CIM, CIV, COTIF und der internationalen Eisenbahnverbände oder -organismen, *Zeitschrift* 1/1994, S. 3-20

2 Bezüglich des COTIF 1999 vgl. u.a.: Protocole 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, note rédigée par M. Gerfried Mutz / 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, note drafted by M. Gerfried Mutz, *Revue de droit uniforme / Uniform Law Review*, Rom, 1999-3, ISSN 1124-3694, p. 732-743; G. Mutz, Schwerpunkte der COTIF-Revision, *Transport – Wirtschaft – Recht*, Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm, Hrsg. Schachtschneider/Piper/Hübsch, Bd. 133 der „Schriften zum Wirtschaftsrecht“, Duncker & Humblot, Berlin 2001, S. 243-262; G. Mutz, La révision 1999 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), *Etudes offertes à Barthélemy Mercadal*, Editions Francis Lefebvre, Paris 2002, ISBN 2 85115 518 0, p. 477-491; R. Freise, Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999), *Transportrecht* 11-12/1999, S. 417-424; R. Freise, Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa? *Transportrecht* 10/2004, S. 377-393 und *Zeitschrift* 4/2004, S. 91-116