



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2006

114. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Türkei, S. 21

Inkrafttreten des Protokolls 1999, S. 21

Ratifizierung und Genehmigung des Protokolls 1999

Bosnien und Herzegowina, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Luxemburg, S. 22

Anwendung de facto

Griechenland, S. 22

Liste der Linien CIV, S. 22

Liste der Linien CIM, S. 22

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV, S. 23

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM, S. 23

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 23

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

105. Tagung – Bern, 10./11.5.2006 – S. 24

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

7. Tagung – London, 6./7. April 2006 – S. 24

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Expertensitzung zum Thema „SMPS“ – Almaty, 16.-19.5.2006 – S. 26

CIT - OSShD

Frachtbrief CIM/SMGS - Rechtsgruppe
Bern, 24./25.1., 4./5.4. und Warschau, 6./7.6.2006 – S. 28

Rechtsprechung

Areopag (Griechenland) - Urteile vom 17.5.2004 und vom 10.1.2005 - Neuaufgabe - Passivlegitimation der Endempfangsbahn - S. 29

Sonstige Informationen

VDV-Akademie Tagung

Hannover, 6./7.4.2006, S. 30

Seminar: “European Railway Legislation for the 21st century”

Olomouc, 12.4.2006, S. 30

II. Internationaler Transportkongress

Castellón de la Plana (Spanien), 3.-5.5.2006, S. 31

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Prag, 22.-24.5.2006, S. 31

Bücherschau

Beck'scher AEG Kommentar, Hrsg. Prof. Dr. Georg Hermes und Rechtsanwalt Dr. Dieter Sellner, S. 32

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 33

**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

2/2006

114. Jahrgang – April - Juni

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Türkei

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat die Türkei am 3. April 2006 beim vorläufigen Depositar ihre Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Da die Türkei der 27. Mitgliedstaat ist, der das Protokoll ratifiziert hat, löste sie den Lauf der Frist aus, die zum Inkrafttreten der Neufassung des Übereinkommens führt. Dadurch hat die Türkei erneut demonstriert, dass sie dem Eisenbahnverkehr eine herausragende Bedeutung zumisst. Durch immer neue Initiativen für die Einrichtung neuer Eisenbahnverbindungen zwischen Europa und Zentralasien einerseits aber auch in den Nahen und Mittleren Osten andererseits ist die Türkei zu einem Dreh- und Angelpunkt für den Aufbau und die weitere Entwicklung solcher Verkehre geworden.

Damit haben mehr als zwei Drittel der Mitgliedstaaten das Protokoll 1999 ratifiziert, angenommen, genehmigt oder sind ihm beigetreten, womit die Bedingungen des

Artikels 20 § 2 COTIF 1980 für das Inkrafttreten der Beschlüsse der 5. Generalversammlung erfüllt sind.

Inkrafttreten des Protokolls 1999

Das Sekretariat der OTIF (vorläufiger Depositar) hat am 5. April 2006 die Hinterlegung der 27. Urkunde betreffend das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999), mit der die Bedingungen des Artikels 20 § 2 COTIF 1980 erfüllt wurden, den Mitgliedstaaten mitgeteilt. Gemäß Artikel 4 § 1 des Protokolls 1999 tritt dieses am ersten Tag des dritten Monats nach dieser Mitteilung, also **am 1. Juli 2006**, in Kraft. Hinsichtlich der Rechtsfolgen des Inkrafttretens des COTIF 1999, wenn nicht alle Staaten rechtzeitig das Protokoll von Vilnius ratifiziert haben, siehe 7. Generalversammlung, Schlussdokument, Ziff. 7.3 und Anlage 2 (Zeitschrift 4/2005, S. 50-52).

Spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius ist die Generalversammlung gemäß COTIF 1999 einzuberufen. Das Zentralamt (ab 1.7.2006 abgelöst durch den Generalsekretär) hat die 8. Generalversammlung am 6. Juni 2006 für den 6. und 7. September 2006 einberufen.

Ratifizierung und Genehmigung des Protokolls 1999

Bosnien und Herzegowina, Frankreich,
Vereinigtes Königreich und Luxemburg

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) haben Bosnien und Herzegowina am 16. Mai 2006 die Ratifikationsurkunde und Frankreich am 29. Mai 2006 die Genehmigungsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 beim vorläufigen Depositär hinterlegt. Ferner haben das Vereinigte Königreich und Luxemburg am 29. Juni 2006 ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt.

Bereits mit der Hinterlegung der 27. Ratifikationsurkunde wurden die Bedingungen des Artikels 20 § 2 COTIF 1980 für das Inkrafttreten der Beschlüsse der 5. Generalversammlung erfüllt. Das Protokoll 1999 tritt für alle Mitgliedstaaten, die vor diesem Datum ihre Ratifikations-, Annahme oder Genehmigungsurkunde beim vorläufigen Depositär hinterlegt haben, am 1. Juli 2006 in Kraft. Das Gleiche gilt für diejenigen Mitgliedstaaten, die dem COTIF nach Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beigetreten sind (Lettland und Serbien).

Eine Übersicht „Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten“ ist auf der Homepage der OTIF veröffentlicht (www.otif.org, s. unter „Veröffentlichungen“, COTIF 3.6.1999). Dieser Übersicht kann auch entnommen werden, welche Mitgliedstaaten welche Erklärungen und Vorbehalte angebracht haben.

Anwendung de facto

Griechenland

Mit dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 und damit des COTIF 1999 ist die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem Inkrafttreten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben, ausgesetzt.

Diese Aussetzung hat keine Wirkung für Mitgliedstaaten, die, ohne ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt zu haben, dem Sekretariat mitgeteilt haben, dass sie die von der 5. General-

versammlung beschlossenen Änderungen anwenden (de facto Anwendung, s. Art. 20 § 3 Abs. 2 COTIF 1980).

Eine solche Erklärung hinsichtlich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM hat die Ukraine abgegeben (s. Zeitschrift 3/2005, S. 37).

Am 28. Juni 2006 hat außerdem Griechenland mitgeteilt, dass es die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die das Protokoll von Vilnius ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben oder ihm beigetreten sind, anwenden wird.

Liste der Linien CIV

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 60 vom 1. Juni 2006

Da das COTIF 1999 am 1. Juli 2006 in Kraft tritt, werden die Abschnitte folgender Mitgliedstaaten, die das Protokoll 1999 ratifiziert haben oder die dem COTIF nach Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beigetreten sind (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999), aus der Liste der Linien herausgenommen: Albanien, Deutschland, Österreich, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Ungarn, Iran, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Mazedonien (EJR), Monaco, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Serbien und Montenegro, Slowakei, Slowenien, Schweiz, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien und Türkei.

Die Liste der Linien CIV gemäß COTIF 1980 wird nicht mehr veröffentlicht, da sie für die Anwendung der ER CIV keine Bedeutung mehr hat, sondern lediglich der Berechnung der Beiträge eines Teils der Mitgliedstaaten dient.

Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 76 vom 1. Juni 2006

Da das COTIF 1999 am 1. Juli 2006 in Kraft tritt, werden die Abschnitte folgender Mitgliedstaaten, die das Protokoll 1999 ratifiziert haben oder die dem COTIF nach Auflegung des Protokolls 1999 zur

Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beigetreten sind (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999), aus der Liste der Linien herausgenommen: Albanien, Algerien, Deutschland, Österreich, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Ungarn, Iran, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Mazedonien (EJR), Monaco, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Serbien und Montenegro, Slowakei, Slowenien, Schweiz, Syrien, Tschechische Republik, Tunesien und Türkei. Zusätzlich werden auch die Abschnitte derjenigen Mitgliedstaaten herausgenommen, die – ohne eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinsichtlich COTIF 1999 hinterlegt zu haben – eine Erklärung gemäß Artikel 20 § 3 COTIF 1980 (Anwendung de facto) abgegeben haben.

Die Liste der Linien CIM gemäß COTIF 1980 wird nicht mehr veröffentlicht, da sie für die Anwendung der ER CIM keine Bedeutung mehr hat, sondern lediglich der Berechnung der Beiträge eines Teils der Mitgliedstaaten dient.

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 1 vom 1. Juni 2006

Die Abschnitte folgender Mitgliedstaaten werden in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV zum 1. Juli 2006 aufgenommen: Deutschland, Österreich, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Norwegen, Niederlande, Schweiz und Türkei.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 1.

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 2 vom 3. Juli 2006

Abschnitt „Vereinigtes Königreich“

Da das Vereinigte Königreich die Ratifikationsurkunde betreffend das Protokoll 1999 am 29. Juni 2006 hinterlegt hat, wird der Abschnitt Vereinigtes Königreich in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV gemäß Artikel 24 § 1 COTIF 1999 aufgenommen.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 1.

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 1 vom 1. Juni 2006

Die Abschnitte folgender Mitgliedstaaten werden in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM zum 1. Juli 2006 aufgenommen: Deutschland, Algerien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Litauen, Polen, Rumänien, Schweiz und Türkei.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 1.

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 2 vom 3. Juli 2006

Abschnitt „Vereinigtes Königreich“

Da das Vereinigte Königreich die Ratifikationsurkunde betreffend das Protokoll 1999 am 29. Juni 2006 hinterlegt hat, wird der Abschnitt Vereinigtes Königreich in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM gemäß Artikel 24 § 1 COTIF 1999 aufgenommen.

Abschnitt „Polen“

Infolge der im Abschnitt Polen vorgenommenen Änderungen wird der Abschnitt neu herausgegeben.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 §§ 1, 3, 5.

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 1 vom 1. Juni 2006

Nur der Abschnitt „Ukraine“ wird in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM zum 1. Juli 2006 aufgenommen.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

105. Tagung

Bern, 10./11. Mai 2006

Der Verwaltungsausschuss kam in der neuen von der 7. Generalversammlung für die Amtszeit 2006-2010 beschlossenen Zusammensetzung (s. Zeitschrift 4/2005, S. 49 und S. 54) am 10. und 11. Mai 2006 unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand (Spanien) zusammen.

Die 105. Tagung wird sehr wahrscheinlich die einzige Tagung des Verwaltungsausschusses während dieser Amtszeit sein, da die 8. Generalversammlung, die am 6. und 7. September 2006 in Bern stattfinden wird, einen neuen Verwaltungsausschuss (Mitglieder und Ersatzmitglieder), dessen Amtszeit am 1. Oktober 2006 beginnen sollte, gemäß COTIF 1999 bestimmen wird.

Im Wesentlichen betrafen die Beratungen die Vorbereitung der 8. Generalversammlung. In diesem Zusammenhang prüfte der Verwaltungsausschuss Fragen wie den Ort, das Datum, die Dauer, die Tagesordnung und den Vorsitz der Generalversammlung. Eine große Bedeutung hatten außerdem die finanziellen Fragen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius (Anwendung des Artikels 26 COTIF 1999, Anwendung des Artikels 6 § 7 des Protokolls 1999 und Haushaltsauswirkungen für 2007 und 2008). Der Ausschuss verabschiedete auch den Entwurf des Berichts über die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses an die Generalversammlung. Schließlich beschloss er Vorschläge zur Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit und zur Festsetzung des Höchstbetrages, den die Ausgaben in jeder Haushaltsperiode im Zeitraum 2007-2012 erreichen dürfen.

Darüber hinaus genehmigte der Verwaltungsausschuss den Geschäftsbericht und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2005. Er setzte den Kilometersatz, der die Grundlage für die Berechnung der endgültigen Beiträge 2005 bildet, auf sFr. 6.60 fest. Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2005 wies einen Einnahmenüberschuss in Höhe von sFr. 408'766.73 aus, der dem Reservefonds zugewiesen wird.

Der Verwaltungsausschuss nahm außerdem von der allgemeinen Finanzlage der OTIF und der aktuellen Lage des Anlagevermögens Kenntnis.

Die 106. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 29. und 30. November 2006 in Bern stattfinden. (Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

London, 6./7. April 2006

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

7. Tagung

London, 6./7. April 2006

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Entgleisungsdetektion (s. Zeitschrift 2/2005, S. 30-31)

Der Vertreter der Schweiz stellte sein Dokument vor, in dem die Entwicklungen und der aktuelle Stand bei den in der Schweiz eingesetzten Entgleisungsdetektoren dargestellt werden. Er erläuterte, dass für den Entgleisungsdetektor ein Toleranzbereich von 5 g wegen der möglichen Schwankungen des Hauptluftleitungsdrucks, der möglichen Temperaturschwankungen und der Fabrikationstoleranzen beibehalten werden müsse. Wegen der Fehlauflösungen sei deshalb nicht nur der untere Schwellenwert, sondern auch der obere Schwellenwert um 1,5 g angehoben worden. Sollte der Versuch mit den so eingestellten Entgleisungsdetektoren positiv verlaufen, werde die Schweiz eine Anpassung des UIC-Merkblattes 541-08 vorschlagen.

In der nachfolgenden Diskussion wurden die Positionen wiederholt, die bereits bei der sechsten Tagung zum Ausdruck gebracht wurden. Insbesondere wurde erneut darauf hingewiesen, dass eine Ausrüstung mit mechanischen Entgleisungsdetektoren nur dann vorgeschrieben werden kann, wenn Fehlauflösungen wegen der negativen Auswirkungen auf den gesamten Eisenbahnbetrieb ausgeschlossen werden können und nachgewiesen ist, dass auch mit den höheren Schwellenwerten eine Entgleisung sicher detektiert werden kann.

Da der RID-Fachausschuss allein nur über einen Einsatz von mechanischen-pneumatischen Entgleisungsdetektoren an Wagen für die Beförderung gefährlicher Güter entscheiden kann und für den Einsatz von elektronischen Entgleisungsdetektoren eine Infrastruktur notwendig ist, die auch für andere Bereiche genutzt wird und deshalb in die Zuständigkeit der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) fällt, wurde erneut eine Zusammenarbeit mit der ERA in diesem Bereich angemahnt. Diese Zusammenarbeit ist auch deshalb notwendig, weil auch über eine Ausrüstung anderer Wagen mit Entgleisungsdetektoren nachzudenken ist. Für die weiteren Arbeiten sah es die Arbeitsgruppe als dringend erforderlich an, dass sich die ERA zum Einsatz der Telematik äußert.

Es wurde beschlossen, die Entwicklungen im Bereich der mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren in der Schweiz weiterzuverfolgen. Bei der nächsten Arbeitsgruppen-Tagung soll darüber hinaus mit Industrievertretern eine Diskussion über elektronische Entgleisungsdetektoren geführt werden.

Telematik (s. Zeitschrift 2/2005, S. 31-32)

Der Vertreter Deutschlands informierte über den aktuellen Stand des EU-Projekts MITRA (**M**onitoring and **I**ntervention for the **T**ransportation of Dangerous Goods – Überwachung und Eingreifen bei der Beförderung gefährlicher Güter). Dieses Projekt enthalte folgende Hauptkomponenten: Ortung von Fahrzeugen, zwei- oder dreidimensionale Visualisierung des Unfallorts, zusätzliche Abfragemöglichkeiten zu Fahrzeug und Ladung, Einbindung von Gefahrgutdatenbanken für stoffbezogene Daten, "Übergabe" eines Transportes zwischen zwei Zentralen, um eine lückenlose Verfolgung auch über Ländergrenzen hinweg zu ermöglichen, Alarmierung durch Panik-Schalter, Sensoren oder externe Meldungen. Neben Informationen über die beförderten gefährlichen Güter erhalten die Einsatzkräfte Informationen über den genauen Unfallort und können gegebenenfalls eine schnelle Evakuierung veranlassen. Unter Berücksichtigung von Wetterdaten

können darüber hinaus Berechnungen von Ausbreitungsszenarien vorgenommen werden.

Die Arbeitsgruppe begrüßte dieses Projekt, da eine Reihe von Forschungsvorhaben und auch die derzeit in der Praxis eingesetzten Telematiklösungen oftmals nur spezifische Anwendungen, teilweise auch nur für einen Verkehrsträger, beinhalten. Dies behindert die Bildung einer durchgängigen intermodalen Informations- und Überwachungskette, wie sie für die Gefahrgutbeförderung unerlässlich ist. Ein zukunftsweisender Lösungsansatz sollte jedoch sowohl die Prävention, als auch die Schadensbegrenzung durch unmittelbare und geeignete Maßnahmen im Schadensfall in den Mittelpunkt eines Handlungsrahmens stellen. Der Vertreter Deutschlands erklärte sich daher bereit, für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses ein Diskussionspapier zu erarbeiten, in dem die Anforderungen an ein Telematiksystem aus Gefahrgutsicht sowie die möglichen Beteiligten und der Nutzen für diese Beteiligten dargestellt werden. Nach entsprechender Diskussion im RID-Fachausschuss soll dieses Diskussionspapier in die Gemeinsame Tagung gegeben werden, da ein solches System grundsätzlich nur sinnvoll ist, wenn es verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden kann.

Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutanzügen

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass dies den Mitgliedstaaten bereits die Möglichkeit einräumt, punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen festzulegen, deren Notwendigkeit nachgewiesen werden muss. Da in Europa keine getrennten Netze für den Personen- und den Güterverkehr vorhanden sind, hätte eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Gefahrgutanzüge beträchtliche negative Auswirkungen auf den Personen- und den Güterverkehr, da eine Zunahme der Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge neben einer Erhöhung des Energieverbrauchs und der Abnutzung auch zu einer Erhöhung des Risikos führen würde. Aus den genannten Gründen befürwortete die Arbeitsgruppe keine generelle Geschwindigkeitsabsenkung. Sie empfahl, das Thema zurückzustellen, bis neue Anträge mit quantitativen Abschätzungen der Vor- und Nachteile vorgelegt werden.

Umfahrung von Ballungszentren und Bahnhöfen

Auch bei diesem Punkt war sich die Arbeitsgruppe einig, dass den Mitgliedstaaten über das RID bereits die Möglichkeit eingeräumt wird, Umfahrungen von Ballungsräumen festzulegen, wenn die Notwendigkeit nachgewiesen wird. In diesem Fall sollte allerdings ein Risikovergleich durchgeführt werden, um zu verhindern,

dass die Umfahrung beispielsweise wegen zahlreicher höhengleicher Bahnübergänge zu einer Erhöhung des Risikos führt. In vielen Fällen wird es nur durch den Neubau von Strecken möglich sein, Ballungsräume zu umfahren. Die Arbeitsgruppe empfahl, das Thema zurückzustellen, bis neue Anträge mit quantitativen Abschätzungen der Vor- und Nachteile vorgelegt werden.

Notfallmanagement und Gefahrgutatlas

Die Arbeitsgruppe betrachtete das Thema "Notfallmanagement" als erledigt, da die Pflichten der Beteiligten bereits ab 2007 ausreichend geregelt sind und in vielen Staaten bereits eine Umsetzung dieser Vorschriften vorgenommen wurde.

Der Gefahrgutatlas wurde von der Arbeitsgruppe als mögliches Arbeitsmittel angesehen, um eine spezifizierte Schulung der Einsatzkräfte über die in ihrem Bereich beförderten gefährlichen Güter zu ermöglichen. Für die Erstellung eines solchen Gefahrgutatlas können die Daten herangezogen werden, die der Beförderer ab 2007 dem Infrastrukturbetreiber mitzuteilen hat. Die Arbeitsgruppe empfahl, keine konkreten Vorschriften in das RID aufzunehmen, da in verschiedenen Staaten bereits nationale Regelungen im Bereich des Zivilschutzes bestehen.

Tropfleckagen (s. Zeitschrift 2/2005, S. 32 und 4/2005, S. 61)

Der Vertreter der Niederlande wünschte Hinweise der Arbeitsgruppe, ob eine Druckprüfung für innen liegende Absperreinrichtungen vorgeschrieben werden soll und ob nach dem Befüllen oder Entleeren eine Entleerung der Füll- und Entleerungseinrichtungen vorgeschrieben werden soll.

Nach Ansicht des Vertreters Deutschlands könnte ein großer Teil der Ladegutaustritte vermieden werden, wenn die bestehenden Vorschriften präzisiert würden, mit dem Ziel, dass sich keine Ladegutreste in den Befüll- und Entleerungseinrichtungen befinden dürfen.

Verschiedene Delegationen bestätigten, dass auch in ihren Ländern Tropfleckagen festgestellt wurden. Sie waren jedoch der Meinung, dass es sich dabei um nicht bedeutsame Probleme handelt, die auch individuell gelöst werden könnten. Bei der Aufnahme zusätzlicher Vorschriften in das Regelwerk sollte nur das Schutzziel formuliert werden, nicht jedoch Einzelmaßnahmen, die zudem nicht für alle Ventil-Bauarten anwendbar sind.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass mit den Änderungen 2007 eine Präzisierung aufgenommen wird, wonach die letzte Absperreinrichtung so dicht sein muss, dass der Stoff ohne Verlust zurückgehalten wird. Teilweise wurde die letzte Absperreinrichtung bisher nur als staubdichter Verschluss interpretiert.

Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass genauere Untersuchungen über die betroffenen Klassen und die ausgetretenen Mengen im Verhältnis zu den beförderten Mengen angestellt werden sollten. Darüber hinaus müsste untersucht werden, ob technisches oder menschliches Versagen vorliegt. Im Anschluss daran sollte geprüft werden, ob die Vorschriften für den Befüller ausreichend sind oder ob eine Präzisierung bezüglich der vollständigen Entleerung der Füll- und Entleerungseinrichtungen vorgenommen werden muss.

Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagenregelung)

Die Arbeitsgruppe vertrat die Ansicht, dass vor der näheren Behandlung dieser Problematik die Diskussion, die im Rahmen einer neuen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zum BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion – Dampfexplosion nach Ausdehnung siedender flüssiger Stoffe) und anderen Katastrophensituationen geführt wird, abgewartet werden sollte.

Die UIC erklärte sich bereit, eine Studie zu den Vor- und Nachteilen von Schutzwagen in einem Zugverband durchzuführen.

Nächste Tagung

Deutschland erklärte sich bereit, die nächste Tagung der Arbeitsgruppe im April 2007 in München, wo verschiedene Unternehmen der Eisenbahntechnik ansässig sind, durchzuführen.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Expertensitzung zum Thema „SMPS“

Almaty, 16.-19. Mai 2006

Der Regelungsgegenstand des Abkommens über den

internationalen Personenverkehr (SMPS) zusammen mit der dazugehörigen Dienstvorschrift in der heutigen Fassung entspricht in etwa den Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CIV 1980 zusammen mit den internationalen Tarifen und den vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) zur Ausführung der ER CIV erstellten Vorschriften.

Da auch in den OSShD-Mitgliedstaaten Reformen im Eisenbahnwesen im Gange sind, bestätigte eine Tagung der Bevollmächtigten Ende 2005 die Notwendigkeit einer Revision des SMPS und folgte damit einem Vorschlag, der aus der vom 17. – 20. Mai 2005 in Pilsen (Tschechische Republik) abgehaltenen Expertensitzung hervorgegangen ist.

Bereits ein Jahr zuvor wurde die Revision des Abkommens über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) eingeleitet. Vor allem in den Mitgliedstaaten der OSShD, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, aber auch in einigen weiteren Staaten wird eine Trennung zwischen dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vorgenommen. Die derzeit anwendbare Fassung der Abkommen SMPS und SMGS entspricht nicht diesen neuen Bedingungen.

Auf der Grundlage des Plans der Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der OSShD nahm eine Vertreterin des Sekretariates der OTIF - wie im vergangenen Jahr in Pilsen - auch an der diesjährigen Expertensitzung der II. Kommission der OSShD teil, die vom 16. bis 19. Mai in Almaty (Kasachstan) stattgefunden hat und deren Gegenstand sowohl die Weiterentwicklung als auch die Revision des SMPS waren.

Die ausführlichen Regelungen des SMPS erfordern häufig Anpassungen. Solche Detailanpassungen werden alljährlich vorgenommen und in Kraft gesetzt. Bei der Revision handelt es sich hingegen um Anpassungen größeren Umfangs im Zusammenhang mit den fortschreitenden Umwälzungen im Eisenbahnwesen. Deren Beratungen werden sich voraussichtlich auf mehrere Jahre erstrecken.

Zusätzlich zu den mit der Neuorganisation im Eisenbahnwesen zusammenhängenden Änderungen wurden Beratungen über zwei bisher im SMPS nicht geregelten Themen aufgenommen: Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden und Haftung bei Verspätung und Ausfall internationaler Züge.

Was die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden betrifft, wurde im Jahre 2005 eine neue Bestimmung angenommen, wonach die Eisenbahn für

den Schaden haftet, der dadurch entsteht, dass der Reisende durch einen Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt, oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird. Hinsichtlich des Verfahrens und des Umfangs der Entschädigung wird auf das nationale Recht verwiesen. Diese neue Bestimmung ist am 1. Mai 2006 in Kraft getreten.

Die Beratungen über eine neue Bestimmung betreffend die Haftung bei Verspätung und Ausfall internationaler Züge konnten noch nicht abgeschlossen werden. Es liegt zwar ein Textentwurf hierzu vor, der von der Expertensitzung im Jahre 2005 und von einer zeitweiligen Arbeitsgruppe in diesem Jahr beraten wurde. Es zeichnet sich jedoch nicht ab, dass diese Bestimmung demnächst angenommen werden könnte. Sie wird im Kontext der Revision weiter geprüft werden.

Als Grundlage für die Arbeit der Expertensitzung in Almaty an der Revision des SMPS diente einerseits eine Vergleichsanalyse der Texte des SMPS und der ER CIV 1999 (vorbereitet von Polen in Zusammenarbeit mit Belarus, Litauen, Lettland und der Ukraine) und andererseits Vorschläge Russlands für eine Neufassung der Artikel 1 – 8 SMPS. Bei der Vorbereitung der Vergleichsanalyse stützte sich Polen auf die vom Zentralamt herausgegebene russische Übersetzung des COTIF 1999.

Ein Vorschlag Polens ging dahin, nur die wesentlichen Regelungen betreffend das vertragliche Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Reisenden im SMPS beizubehalten, wie es in den ER CIV der Fall ist, und alle Detailregelungen entweder in die Dienstvorschrift oder in sonstige (neu zu schaffende) Regelwerke, etwa allgemeine Beförderungsbedingungen, zu übertragen. Die Mehrheit sprach sich jedoch zu Gunsten der bisherigen Konzeption einer umfassenden Regelung aus und erachtete eine solche Umstrukturierung als nicht zweckmässig.

Laut den Beschlüssen der Expertensitzung, die noch von der II. Kommission der OSShD (Transportrecht) angenommen werden müssten, sollen neue Begriffe ins SMPS eingeführt werden, unter anderem „Reisender“, „Beförderer“, „Halter“ oder „Betreiber von Reisezugwagen“, „Infrastruktur für den Eisenbahnverkehr“, „Infrastrukturbetreiber“ und „Teilnehmer des Beförderungsprozesses“. Die Beförderungspflicht soll beibehalten werden.

Für das weitere Vorgehen erarbeitete die Expertensitzung einen Arbeitsplan, in dem wieder die Beteiligung der OTIF vorgesehen ist. Die OTIF nimmt an diesen Sitzungen zwar nur mit beratender Stimme teil. Gleichwohl kann sie einen Beitrag leisten, insbesondere bei der beantragten Übernahme einiger Bestimmungen der ER CIV durch entsprechende Hinweise auf Zusammenhänge und Hintergrund dieser Bestimmungen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Frachtbrief CIM/SMGS

Rechtsgruppe

*Bern, 24./25. Januar, 4./5. April
und Warschau, 6./7. Juni 2006*

In einem gemeinsamen Projekt des CIT und der OSShD wurden ein Frachtbriefmuster CIM/SMGS und ein dazu gehöriges Handbuch ausgearbeitet (s. Zeitschrift 4/2005, S. 66). In den ersten Monaten des Jahres 2006 wurde beides nicht nur von den leitenden Gremien beider Organisationen, sondern auch von den auf beiden Seiten zuständigen Zollbehörden gutgeheißen, so dass der Frachtbrief CIM/SMGS ab 1. September 2006 zur Verfügung steht und sowohl als Beförderungsdokument als auch als Zolldokument verwendet werden kann.

Der Frachtbrief CIM/SMGS stellt einen Beitrag zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten des COTIF und den Mitgliedstaaten der OSShD dar. Ungeachtet dieses Fortschritts gibt es jedoch nach wie vor zwei getrennte Haftungsregime, CIM und SMGS. Diese Tatsache bedeutet Schwierigkeiten und Nachteile für die Kunden. Um eine Abhilfe zu schaffen, wurde eine Rechtsgruppe eingesetzt, in der je ein/e Jurist/in der in den pan-europäischen Korridoren II und III tätigen Eisenbahnen, des CIT, der OSShD und der OTIF arbeitet.

Sie beschloss, zunächst einen Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS als Informationsquelle zu erarbeiten, die den Vertragsparteien bei der Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS bereits ab 1. September 2006 dienen kann. In einer zweiten Etappe sollen harmonisierte

Haftungsbestimmungen auf vertraglicher Basis für bestimmte Verkehrsverbindungen ausgearbeitet werden.

Alle drei Sitzungen der Rechtsgruppe, die in der ersten Jahreshälfte 2006 unter Mitwirkung der von der OTIF entsandten Vertreterin stattfanden, wurden dem Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS gewidmet. Der Ausgangspunkt der Arbeit war eine von der Ukrainischen Eisenbahn (UZ) vorbereitete Vergleichstabelle der einzelnen Haftungsbestimmungen CIM/SMGS. Die UZ stützte sich dabei auf die russische Übersetzung des COTIF 1999 und auf eine von der OTIF zur Verfügung gestellte Liste der Haftungsbestimmungen CIM. Im Laufe der Beratungen wurden Kommentare eingefügt, in denen die sich aus der Gegenüberstellung der Texte ergebenden Schlussfolgerungen kurz zusammengefasst sind. Auf der Grundlage dieser Arbeit wurde sodann eine Synthese der wichtigsten Grundprinzipien und Abweichungen beider Haftungsregime erstellt. Beide Teile des Leitfadens, die Vergleichstabelle und die Synthese, wurden bei der Sitzung der Rechtsgruppe in Warschau (6./7.6.2006) bereinigt und sollen von der Steuergruppe (Košice, 11.7.2006) gutgeheißen werden.

In dieser vorerst letzten Sitzung der Rechtsgruppe berichtete die für die weiteren Arbeiten zusätzlich beigezogene Vertreterin der Lettischen Eisenbahnen über den bisherigen Stand der Revisionsarbeiten betreffend das SMGS. Eine Umgestaltung des SMGS mit dem Ziel, es als internationales Abkommen auf Regierungsebene zu beschließen, bilde noch Gegenstand von Diskussionen. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehe zumindest in der zeitweiligen Arbeitsgruppe „Revision des SMGS“, für die Russland und Lettland verantwortlich zeichnen, darüber Einigung, dass das SMGS nur die Beziehung zwischen dem Kunden und dem Beförderer regeln sollte; alles, was die Technologie der Beförderung (Betriebsabläufe) betrifft, sollte auf einer tieferen Ebene geregelt werden. Die Revision befinde sich erst am Anfang und es lasse sich noch nicht abschätzen, wann sie abgeschlossen sein wird. Inzwischen könne man beobachten, was sich von den Neuerungen in den ER CIM bewährt hat. Sofern sich die von der zeitweiligen Arbeitsgruppe befürwortete Konzeption durchsetzt, könnte ähnlich wie bei der Revision der ER CIM der Text des SMGS gestrafft und dabei mehr Vertragsfreiheit geschaffen werden.

Rechtsprechung

Areopag (Kassationshof, Griechenland)

**Urteile vom 17. Mai 2004¹
und vom 10. Januar 2005²**

Die Tatsache, dass aus praktischen Gründen für eine und dieselbe Sendung wegen Neuaufgabe zwei Frachtbriefe erstellt wurden, hindert den Empfänger nicht daran, seine Ansprüche gegen die Endempfangsbahn geltend zu machen, unabhängig davon, während welchen Teiles der Beförderung der Verlust entstanden ist.³

Vgl. Artikel 35 § 2 und 55 § 3 CIM 1980⁴

Zusammenfassung:

Ein griechisches Unternehmen hatte die Deutsche Bahn mit der Beförderung von in Deutschland gekauften Gütern nach Athen (Griechenland) beauftragt. Die Beförderung erfolgte durch mehrere Sendungen als Wagenladungen. Für jede Sendung wurden die Güter von dem deutschen Verkaufsunternehmen auf dessen Anschlussgleisen in Crailsheim und Euskirchen (Deutschland) in die Wagen verladen. Entsprechend der deutschen Gesetzgebung wurden an allen Türen der Wagen Verschlüsse angebracht. Die Wagen wurden von Deutschland nach Sopron (Ungarn) befördert, wo sie, ohne geöffnet zu werden, an andere Züge mit Ziel Athen angekoppelt wurden. Die Beförderung erfolgte unter zwei Frachtbriefen, dem ersten für die Sendung von Deutschland nach Ungarn und dem zweiten für die nachfolgende Sendung nach Griechenland. Am Bestimmungsort aller Sendungen wurde festgestellt, dass einige Siegel aufgebrochen wurden und – je nach Beförderungsweg - durch andere, ungarischer, griechischer, jugoslawischer oder bulgarischer Herkunft ersetzt worden waren; ... es wurde jedes Mal festgestellt, dass

zahlreiche der versendeten Frachtstücke gestohlen wurden. Nach Empfang jeder Sendung hat die griechische Gesellschaft als Empfängerin der beförderten Güter die griechische Eisenbahngesellschaft (OSE) in ihrer Eigenschaft als Empfangsbahn mit mehreren Klagen nacheinander vor dem Gericht von Athen verklagt. Trotz aller Verteidigungsmittel und Einreden der Unzulässigkeit der Klage, wurde die OSE zum Ersatz des vom Berechtigten erlittenen Schadens verurteilt, und die gegen die Urteile des Berufungsgerichts von Athen (nicht veröffentlichte Urteile Nr. 6634/2001, 4529/2002 und 8206/2002) eingelegten Rechtsmittel wurden vom Areopag abgewiesen.

Von den zahlreichen von der Beklagten im Verlauf der drei Prozesse eingelegten Rechtsmittel hat eine Einrede der Unzulässigkeit unsere Aufmerksamkeit erregt: Die OSE behauptete, dass auf Grund der Tatsache, dass es einen Frachtbrief für jede einzelne Strecke (Deutschland – Ungarn – Griechenland) gab, jede Sendung zwei Beförderungsverträgen unterlag, wobei sie nur Partei des zweiten Vertrags gewesen sei. Ferner behauptete sie, dass die Diebstähle bereits vor Ankunft der Wagen in Sopron (Ungarn) und nicht während ihrer Beförderung von Sopron nach Athen stattgefunden hatten. Demzufolge, der Argumentation der OSE folgend, könne sie als Empfangsbahn im Sinne des Artikels 55 § 3 der ER CIM nicht für die Schäden haften, die im Verlauf der Durchführung eines Vertrages eingetreten sind, an dem sie nicht beteiligt war (s. Artikel 35 § 2)! Die Argumentation beruht wahrscheinlich auf einer falschen Auslegung des Artikels 12 § 1 Abs. 2, demzufolge „für jede Sendung ein Frachtbrief zu verwenden ist“. Diese Bestimmung lässt berechtigterweise den Umkehrschluss zu, dass „jede Sendung durch einen Frachtbrief gedeckt sein muss“. Die Beklagte geht jedoch noch einen Schritt weiter, indem sie daraus ableitet, dass „jede Sendung durch einen *einzigsten* Frachtbrief gedeckt sein muss“ und schließlich daraus schließt, dass es so viele Sendungen wie Frachtbriefe gibt. So gelangt sie wahrscheinlich zu ihrer zwar klugen, jedoch falschen Schlussfolgerung.

Der Areopag hätte dieses Rechtsmittel einfach als unbegründet abweisen können, da von den Tatrictern festgestellt worden war, dass die Diebstähle während der Beförderung von Ungarn nach Griechenland stattgefunden hatten. Bevor er dies jedoch tut, widerlegt er die Rechtsmittel mit der Begründung, dass trotz des Erstellens von zwei Frachtbriefen es sich um eine einzige Sendung handelte, deren Empfangsbahn die OSE war. Die Güter wurden in Sopron nicht entladen, gelagert und wieder aufgeladen, sondern die Wagen wurden lediglich an andere Züge unter der Verantwortung der örtlichen Eisenbahn angekoppelt. Ein solches Verfahren sei üblich: die Wagen mit

1 Urteil Nr. 578/2004

2 Urteil Nr. 17/2005

3 Leitsatz der Redaktion der ZintEisenb.; cf. die in der Zeitschrift 1/2004 auf S. 20-23 veröffentlichten Urteile des Berufungsgerichtes Athen

4 Bemerkung der Redaktion der ZintEisenb.: Der im Urteil ebenfalls zitierte Artikel 12 CIM beschäftigt sich nicht mit der Frage einer Neuaufgabe, sondern bestimmt lediglich, dass der Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben darf.

Bestimmungsorten in den Balkanländern werden in Sopron gesammelt und entsprechend ihres Bestimmungslandes an Züge in diese Länder angekoppelt; aus praktischen Gründen werden zwei Frachtbriefe erstellt, einer für jede Teilstrecke, was die Einheit des internationalen Beförderungsvertrages jedoch nicht beeinträchtigt.

Die wirtschaftliche Funktion des Beförderungsvertrages und des Frachtbriefes in Betracht ziehend, gibt die Hohe Gerichtsbarkeit den Bestimmungen des Artikels 12 § 1 Abs. 1 ihren Sinn wieder und kommt zu einer klugen Anwendung des Artikels 55 § 3, wobei sie eine Argumentation abweist, die zwar rechtlich vertretbar, jedoch der Realität des Handels fremd ist.
(Übersetzung)

(Aus: Revue de droit uniforme, Veröffentlichung des Internationalen Institutes für die Vereinheitlichung des Privatrechts - Unidroit, Rom, Nr. 2005-4, S. 926-929, mit folgenden Quellenangaben: *Dikaio Epikheiréseon kai Etairiôn (Unternehmens- und Gesellschaftsrecht)*, 10 (2004) 1285, 11 und (2005) 699 bzw. 832. Zusammenfassung auf Französisch freundlicherweise von Herrn Georgios Panopoulos zur Verfügung gestellt)

Sonstige Informationen

VDV-Akademie Tagung

COTIF – Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht

Hannover, 6./7. April 2006

Im Hinblick auf das bevorstehende Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1. Juli 2006 veranstaltet die VDV-Akademie wiederum ein Seminar, um die wesentlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahngüterverkehr und die Änderungen gegenüber dem COTIF 1980 den wichtigsten Marktteilnehmern näherzubringen und ihre Kenntnisse zu erweitern.

Das Seminar richtete sich in erster Linie an Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer und leitende Mitarbeiter aus dem Bereich der verladenden Wirtschaft und der Güterbahnen, die im internationalen Schienengüterverkehr tätig sind.

Die Tagung erhielt besondere Aktualität dadurch, dass am Vortag, den 5. April 2006 das Sekretariat der OTIF den Regierungen der Mitgliedstaaten die Hinterlegung der Gratifikationsurkunde notifiziert hatte, die gemäss

Artikel 4 des Protokolls von Vilnius das Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1. Juli 2006 auslöst.

Das Referat des Stellvertreters des Generaldirektors der OTIF hatte die Aufgabe, den Teilnehmern des Seminars einen Gesamtüberblick über Inhalt, Bestandteile und Anwendungsfragen des neuen Übereinkommens zu verschaffen. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern 1999 (ER CIM 1999) und ihre Kundenwirkung sowie die Haftungsregelungen der neuen CIM und ihre Bedeutung für die Kunden der Güterbahnen (Haftungsgründe, Haftungshöhen, Haftungsausschlüsse, Haftungsumfang) wurden von Dr. Heidersdorf (Railion Deutschland AG) und von Herrn Dr. Frisch (Rail Cargo Austria AG, in Vertretung von Dr. Killmeyer) erläutert.

Ein zweiter Teil des Seminars war der praktischen Umsetzung des COTIF 1999 gewidmet. Herr Dr. Heidersdorf präsentierte die neuen „Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIM (ABB CIM) als einheitliche Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit der verladenden Wirtschaft mit den Güterbahnen. Herr Dr. Leimgruber (Generalsekretär des internationalen Eisenbahntransportkomitees, CIT) erläuterte verschiedene Aspekte der praktischen Umsetzung des neuen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes (Beteiligte am Frachtvertrag, Form des Vertragsabschlusses, Beförderung von Gefahrgut usw.) und stellte den neuen CIM-Frachtbrief vor.

Insgesamt beurteilten die Teilnehmer der Tagung das neue COTIF 1999 als erfolgreiches und systematisch geschlossenes internationales Vertragsrecht, das den Eisenbahnen im internationalen Verkehr neue Chancen bietet.

Seminar: “European Railway Legislation for the 21st century”

Olomouc, 12. April 2006

Dieses Seminar, das für Beförderer, Spediteure, die verladende Wirtschaft und Wageneigner sowie Angestellte der Eisenbahnen gedacht war, wurde von der tschechischen Firma JERID veranstaltet. JERID ist Lieferant von Lösungen im Bereich der professionellen Verarbeitung und Bereitstellung von Informationen im Europäischen Eisenbahngüterverkehr. JERID hat Kunden in 18 Ländern, zu denen bedeutende Spediteure und Verfrachter zählen. JERID hat unter anderem die erste elektronische Eisenbahnkarte Europas mit vielen

wertvollen Informationen betreffend Netz und Bahnhöfe herausgegeben.

Der Vertreter der GD TREN, Herr Ivan Sørensen, sprach einleitend über die geltenden und in Vorbereitung befindlichen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft im Eisenbahnbereich und die dahinter stehenden politischen Ziele. Danach konnte der Stellvertretende Generaldirektor der OTIF die Gelegenheit nützen, um auf das bevorstehende Inkrafttreten des COTIF 1999 und die damit verbundenen wesentlichen rechtlichen Änderungen hinweisen. Herr Dr. J. Soušek, vom Verkehrsministerium der Tschechischen Republik, befasste sich mit der Reform der rechtlichen Voraussetzungen für Eisenbahngüterverkehr in der Tschechischen Republik, Herr Y. Le Gars, UIP sprach über die Position und Rolle der UIP unter den neuen rechtlichen Voraussetzungen und Herr J. Komarek, CER, präsentierte seine Organisation und ihre Rolle in der Europäischen Eisenbahnrechtssetzung.

Alle Redner nahmen an der anschliessenden ausführlichen Paneldiskussion teil, wobei der Vertreter der OTIF insbesondere zur Frage eines allfälligen Chaos im Eisenbahntransportrecht Stellung nahm. Die Hauptbotschaft war, dass ein solches nicht zu befürchten ist und das COTIF 1999 verschiedene Instrumente zur Verfügung stellt, um ein solches zu vermeiden. Die deutlich grössere vertragsrechtliche Freiheit, die das COTIF 1999 für alle Beteiligten schafft, erfordert zweifellos auch eine Standardisierung künftiger Verträge. Eine solche ist rechtlich möglich und wird derzeit auch unter den Ägide des CIT unter Mitwirkung der verschiedenen interessierten Verbände wie UIC, UIP, ERFA vorbereitet. Diese Instrumente sind zwar in der Praxis noch nicht erprobt und vielleicht noch nicht perfekt, können aber noch im Laufe der Zeit aufgrund der praktischen Erfahrungen verbessert werden.

Insgesamt wurden die Neuerungen, die das revidierte, am 1. Juli 2006 in Kraft tretende COTIF 1999 mit sich bringen wird, von den Tagungsteilnehmern positiv beurteilt.

II. Internationaler Transportkongress

Für einen sichereren,
nachhaltigen und effizienten Transport

Castellón de la Plana (Spanien), 3.-5. Mai 2006

An diesem Kongress, der vom CEDIT (Center for international transport law) der Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas der Universität Jaime I in

Castellón veranstaltet wurde, nahm seitens der OTIF der Stellvertreter des Generaldirektors teil. Ziel seiner Präsentation und der folgenden Diskussionen war es, den Kongressteilnehmern die durch das Inkrafttreten des COTIF am 1. Juli 2006 eingetretene grundlegende Änderung der Rechtslage und ihre Folgen für den internationalen Eisenbahntransport nahe zu bringen.

Der Kongress bot überdies vielfache Gelegenheit zu Gesprächen mit derzeit führenden und auch mit künftigen Vertretern des Transportrechtes und der Transportwirtschaft.

In den Referaten und Diskussionen wurde allerdings immer wieder die mangelhafte Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und die komplexe Rechtslage im Bereich multimodaler Beförderungen bedauert. Es besteht jedoch die Hoffnung, dass die Liberalisierungsbestrebungen und das neue internationale Eisenbahnrecht gemäß COTIF 1999 mithelfen werden, dass die Schiene als Verkehrsträger besser als derzeit ihren Beitrag für einen sichereren, nachhaltigen und effizienten Transport leisten kann.

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSCE)

14. Wirtschaftsforum – Teil II

Prag, 22.-24. Mai 2006

Der 2. Teil des 14. Wirtschaftsforums der OSCE stand wie der 1. Teil unter dem Titel „Transport im OSCE-Bereich: „Sichere Transportnetze und Transportentwicklung zur Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit und Stabilität“ („*Transportation in the OSCE area: Secure transportation networks and transport development to enhance regional economic co-operation and stability*“). Die OTIF war wiederum durch den Stellvertretenden Generaldirektor vertreten.

Zunächst wurde in einer sog. Review Session die Umsetzung der von den Vertragsstaaten eingegangenen völkerrechtlichen Verpflichtungen aus den verschiedensten Übereinkommen einer Überprüfung unterzogen. Der vom Sekretariat der ECE/UNO erstellte Grundlagenbericht untersuchte nicht nur die Umsetzung in der Vergangenheit, sondern enthielt auch einen Ausblick auf Möglichkeiten, in Zukunft Verbesserungen zu erreichen.

Entsprechend den bei den vorbereitenden Konferenzen in Dushanbe und in Baku sowie dem 1. Teil des Wirtschaftsforums in Wien, 23. und 24. Jänner 2006

(s. Zeitschrift 2006, S. 15) gesetzten Prioritäten, beschäftigte sich der 2. Teil des Wirtschaftsforums in fünf Plenarsitzungen mit folgenden Schwerpunkthemen:

1. „Transportentwicklung zur Stärkung der regionalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit und Stabilität: Der Sonderfall von Ländern, ohne Zugang zum Meer“ („*Transport development to enhance regional economic co-operation and stability; the special case of landlocked countries*“),
2. „Die Schlüsselrolle der „Governance“: effiziente Praktiken beim Grenzübergang und Kampf gegen Korruption“ („*The Key role of governance: effective practices in border management and the fight against corruption*“),
3. „Risiken für die Transportsicherheit bei verschiedenen Verkehrsträgern“ („*Addressing risks to transport security in the various transport modes*“),
4. „OSCE-Tätigkeiten im Beförderungsbereich und ihr Beitrag zur Vertrauensbildung und zur Lösung ungelöster Konflikte“ („*OSCE transport activities and their contribution to confidence building and the solution of unresolved conflicts*“),
5. „Transportentwicklung und Umweltschutz“ („*The link between transport and the environment*“).

Die Plenarsitzungen wurden jeweils von zwei Rednern als Keynote speakers eingeleitet, um die folgende Diskussion entsprechend zu strukturieren. Die Diskussionsbeiträge waren im wesentlichen politische Statements, entsprechend der Rolle der OSCE in diesem Bereich, die darin besteht, das politische Klima so zu beeinflussen, dass die gemeinsamen Ziele erreicht werden können. Diskussionen über eher rechtstechnische Details hingegen fanden in den Plenarsitzungen nicht statt.

Wie schon beim 1. Teil, waren die durchwegs hochrangigen Teilnehmer Vertreter der Regierungen, aber auch Vertreter aus den Bereichen Wirtschaft und Wissenschaft.

Die Ergebnisse des 14. Wirtschaftsforums der OSCE finden sich im zusammenfassenden OSZE-Dokument EF.GAL/9/06 vom 8. Mai 2006, das vom belgischen Vorsitz vorbereitet worden war.

Bücherschau

Beck'scher AEG Kommentar, Hrsg. Prof. Dr. Georg Hermes und Rechtsanwalt Dr. Dieter Sellner, Verlag C.H. Beck, München 2006, XXIII, 923 Seiten, ISBN 3-406-50210-5, in Leinen € 218,00

Die Privatisierung der klassischen Staatseisenbahnen und die Ermöglichung eines intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene durch den Zwang zur Öffnung des Schienennetzes für unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen sind wesentliche Elemente des Strukturwandels im Eisenbahnverkehrswesen. Rechtlich fand dieser im Gemeinschaftsrecht durch die Richtlinie 91/440 und im deutschen Recht durch das AEG 1993 seinen deutlichsten Ausdruck. Durch das 3. und 4. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Jahr 2005 fand die Neuordnung des Eisenbahnrechtes in Deutschland einen - vorläufigen - Abschluss. Dies war der Anlass für die Herausgabe des AEG-Kommentars im Verlag Beck.

Die Kommentierung setzt drei Schwerpunkte. Der erste beschäftigt sich mit der Entwicklung der Standards auf europäischer und nationaler Ebene und dem systematischen Verhältnis der verschiedenen Regelungsebenen. Er präzisiert die verschiedenen Instrumente zur Durchsetzung und zur Kontrolle dieser Normen und ordnet sie in die behördliche Zuständigkeitsebenen ein. Der zweite Schwerpunkt ist die „Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene“, die den diskriminierungsfreien Zugang der Verkehrsunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur voraussetzt. Mit den im Jahr 2005 in Kraft getretenen Änderungen, hat die Regelung des Infrastrukturzugangs und der Zugangsentgelte eine Neuorientierung gebracht, deren Umsetzung durch die Bundesnetzagentur gesichert werden soll. Der dritte Schwerpunkt des Kommentars betrifft die staatliche Planung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen unter den veränderten Bedingungen eines privatisierten und liberalisierten Eisenbahnwesens.

Die ausführliche Einleitung, die über 120 der insgesamt über 900 Seiten des Kommentars umfasst, beschäftigt sich mit den geschichtlichen Hintergründen des Eisenbahnwesens in Deutschland, den europarechtlichen Grundlagen, der Reform der deutschen Staatsbahnen, der Ordnung des Eisenbahnwesens in anderen europäischen Staaten und mit den Perspektiven eines europäischen Eisenbahnrechts.

Selbstverständlich kann im Rahmen dieser Buchbesprechung nicht auf alle Einzelheiten der Kommen-

tierung eingegangen werden, so dass nur einzelne Fragen beispielhaft erwähnt werden sollen.

Die Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Eisenbahn (§ 1 Abs. 1 AEG) bleibt auch nach der Privatisierung eine zentrale staatliche Aufgabe, die in Zukunft im Zusammenwirken europäischer und nationaler Instanzen wahrgenommen wird. Die Kommentierung zu § 4 AEG, Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes, insbesondere die Randnummern 41 ff., sind auch für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse. Der Kommentar geht ausführlich auf das Verhältnis der Regelungen des COTIF zum EG-Recht ein. Zu Recht wird dabei festgestellt, dass es letztlich Sache der Vertragsstaaten des COTIF und insbesondere des Fachausschusses für technische Fragen ist, in Zusammenarbeit mit den für die Ausarbeitung der TSI zuständigen Gremien dafür zu sorgen, dass kein Widerspruch zwischen den internationalen Normen des COTIF und dem Gemeinschaftsrecht entsteht. Notfalls steht einem Mitgliedstaat der EU nach Artikel 9 § 1 APTU die Möglichkeit offen, dem OTIF-Generalsekretär gegenüber eine begründete Erklärung abzugeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene einheitliche technische Vorschrift nicht oder nur teilweise anwenden wird. Bezüglich des Verhältnisses von Regelungen des COTIF und EG-Recht besteht, wie die Autoren zu Recht feststellen, in Deutschland das besondere Problem, dass die TSI, soweit sie umgesetzt sind, im Rang einer Rechtsverordnung stehen. COTIF-Regelungen stehen dagegen nach den allgemeinen Grundsätzen über die Übernahme völkerrechtlicher Regelungen in nationales Recht einfachem Bundesrecht gleich. Eine Kollision zwischen TSI und COTIF-Regeln würde also dazu führen, dass der Anwendungsvorrang des Gemeinschaftsrechts gegenüber nationalem Recht nicht gewahrt bliebe. Die Autoren fügen hinzu, dass allerdings eine Kollision angesichts der Abstimmungs-bemühungen tatsächlich nicht zu erwarten sei.

Als anderes Beispiel sei die Kommentierung zu § 6 AEG, Erteilung und Versagung der Genehmigung, erwähnt. Diese Bestimmung über die Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen soll eine wirksame Kontrolle des Verkehrsmarktes sicherstellen.

Die Bestimmungen des § 12 AEG, Tarife, haben für den Schienengüterverkehr nur noch äußerst eingeschränkte Bedeutung. Die einzige wirkliche materielle Vorschrift, die auf den Schienengüterverkehr Anwendung findet, ist in § 12 Abs. 1 enthalten, wonach die Schienengüter-

verkehrsunternehmen bei mehreren aneinander anschließenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs die *direkte Abfertigung* einrichten müssen.

Schließlich seien noch die Erläuterungen zum Begriff des „Halters“ von Eisenbahnfahrzeugen im Zusammenhang mit den §§ 31 und 32 AEG, selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb, erwähnt. Dabei kommt es gemäß der Auffassung des Kommentars nach dem Willen des AEG-Gesetzgebers für die Haltereigenschaft in erster Linie auf die Eigentümerstellung an, darüber hinaus ist aber auch an die Verfügungsberechtigung anzuknüpfen. Für den internationalen Verkehr ist künftig eine zwingende Kennzeichnungspflicht durch Artikel 3 CUV, Anhang D zum COTIF, vorgesehen. In Zukunft ist also im internationalen Verkehr im Zweifelsfalle diejenige Person als Halter anzusehen, die am Wagen angeschrieben ist.

Ganz allgemein fällt wohlthuend auf, dass der Kommentar nicht wie gelegentlich üblich aus einem kleinen Textteil und einem riesigen Anmerkungsapparat besteht, sondern dass Zitate und Verweisungen, soweit sie unverzichtbar sind, unmittelbar in den Text eingefügt werden, wodurch die Lesbarkeit des Werkes deutlich verbessert wird.

Das Werk wendet sich an Eisenbahnunternehmen, Eisenbahnaufsichtsämter, Planungsfeststellungsbehörden, im Verwaltungsrecht tätige Rechtsanwälte und Gerichte. Der Kommentar kann nicht nur für diesen Personenkreis, sondern darüber hinaus auch für Juristen anderer Wirtschaftszweige empfohlen werden. Beispielsweise hat das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren Modellcharakter auch für das straßen- und das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3128/2006, p. 291/292 – Future CNUDCI. Le point par l'expert (P. Delebecque)

Idem, n° 3131/2006, p. 335-338 – Le jubilé de la CMR (M. Tilche)

Idem, n° 3134/2006, p. 394/395 – Garantie du poids. Quid des différents modes ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2006 - numéro spécial /
Sondernummer /special edition COTIF 1999

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg,
Nr. 59/2006, S. 11 – Waggoneinsatz wird effektiver.
COTIF-Änderung bringt neuen Standard für die
Verwendung von Güterwagen (S. Lohmeyer)

Idem, Nr. 67-68/2006, S. 11 – Endstation Weiche. Der
Individualisierung des Schienenverkehrs sind technische
Grenzen gesetzt (R. Kümmerlen)

Idem, Nr. 78/2006, S. 7 – Transportrecht jenseits des
Rheins. Frankreich. Zahlungsziel bei Frachtverträgen
auf 30 Tage begrenzt. Erfolgshaftung des Frachtführers
(J. Kohagen)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 6/2006, S. 36-38 –
Einen Tag gespart. Die Gemeinsame Tagung hat in Bern
vom 20.-23. März 2006 mit den Änderungen 2009 zu
RID/ADR/ADN begonnen. Einige Beschlüsse wirken
sich bereits zum 1. Januar 2007 aus (J. Conrad)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 19-
20/2006, p. 43 – Nouveau droit ferroviaire

Idem, n°21-22/2006, p. 13 – Nouvelle COTIF et CUU.
Nouveau régime de responsabilité (P. Schenkendorf)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2006, S. 146-150 –
Frachtgüterschäden im internationalen Straßen- und
Lufttransportrecht. Ein Vergleich der Haftung nach dem
Montrealer Übereinkommen und der CMR (J. Brink-
mann)

Idem, Nr. 5/2006, S. 177-184 – Der Multimodale
Transport im historischen Zusammenhang (K. Drews)

*Verkehr, Int. Wochenzeitschrift für Logistik und
Transport*, Wien, Nr.18/2006, S. 1/3 – Neues COTIF
tritt Anfang Juli in Kraft

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 2/2006, S. 15-22
– Harmonisierung der technischen Standards auf dem
Gebiet der Herstellung und des Betriebs von Fahrzeugen
für den Eisenbahnverkehr innerhalb der Europäischen
Union (J. Raczynski)