



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2007

115. Jahrgang • Januar - März

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 1

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIM, S. 1

Liste der Schiedsrichter, S. 1

Herr Gerfried Mutz

Conseiller honoraire der OTIF, S. 2

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Beitrittsmöglichkeit Russlands zum COTIF nur
mit einem Teil der Eisenbahninfrastruktur (Arti-
kel 1 § 6 CIM), S. 2

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Inter-
operabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe CIM/SMGS – Košice (Slowakei), 11.7.2006 und
Warschau, 25.1.2007 – S. 3

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 4

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 26.-30.3.2007, S. 4

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 6

Erleichterung des Eisenbahnverkehrs

Internationale Konferenz über die Erleichterung
des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr

Vorbereitungssitzung ECE/UNO-OSShD – Warschau, 6.-
8.3.2007, S. 6

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Diplomatische Konferenz

Luxemburg, 12.-23.2.2007, S. 7

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen
für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 6.-8.2.2007 – S. 12

Rechtssprechung

Cour d'Appel Versailles – Urteil vom 5.10.2006 – Anwendungs-
bereich – Mangelhaftigkeit des Frachtbriefs (CMR), S. 12

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne
(Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport,
Hefte 618 und 619 (8,2006 – Aktualisierung vom 30.4.2006) –
S. 13

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum
Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen
Vorschriften, fortgeführt von Rita Bidinger, unter Mitarbeit von
Ralph Müller-Bidinger, Ergänzungslieferungen 1/06, Stand
November 2006, und 2/06, Stand Dezember 2006, S. 14

Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz, Kommentar samt
ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen,
Stand 1.12.2006, S. 14

Last but not least

Eine Flagge? Die Flagge! S. 15

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

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

1/2007

115. Jahrgang – Januar - März

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 4 vom 1. Februar 2007

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Eintragung der von der Förde Reederei Seetouristik GmbH & Co. KG (Postfach 26 26, DE – 24916 Flensburg) betriebenen Fährlinie Hamburg-Helgoland (31.03.2007-28.10.2007) und der im Abschnitt Deutschland vorgenommenen Änderungen wird der Abschnitt neu herausgegeben.

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

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 4 vom 1. Februar 2007

Abschnitt „Deutschland“

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

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

Liste der Schiedsrichter

Der Generalsekretär stellt gemäß Artikel 30 COTIF eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem Laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Angehörigen in diese Liste eintragen lassen. Um die bisher gemäß COTIF 1980 geführte Liste der Schiedsrichter auf den aktuellen Stand zu bringen, bat das Sekretariat aus Anlass des Inkrafttretens des COTIF 1999 die Mitgliedstaaten um Überprüfung der bestehenden Liste und Mitteilungen der gewünschten Änderungen.

Sechs Mitgliedstaaten sind dieser Bitte nachgekommen und haben entweder neue Schiedsrichter eintragen lassen oder die in der Liste aufgeführten Angaben aktualisiert. Die aktualisierte Liste der Schiedsrichter wird auf der Website der OTIF (www.otif.org) veröffentlicht. Auch die vom Sekretariat ausgearbeitete Schiedsgerichtsordnung erscheint auf dieser Website.

Dem Schiedsgericht können gemäß Titel V COTIF Streitigkeiten völkerrechtlicher oder zivilrechtlicher Art betreffend die Auslegung und Anwendung des COTIF – einschließlich des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten der OTIF – und Streitigkeiten betreffend die Anwendung der Anhänge zum COTIF unterbreitet werden.

Herr Gerfried Mutz Conseiller honoraire der OTIF

Im Rahmen eines am 18. Januar 2007 für das diplomatische Korps ausgerichteten Empfangs ernannte der Generalsekretär Herrn Gerfried Mutz zum Conseiller honoraire der OTIF. Dieser Ehrentitel wurde ihm in Anerkennung und Würdigung seiner Dienste für die OTIF und seines mehr als dreißigjährigen Einsatzes im Dienste des Sekretariates der OTIF verliehen.

In seiner Ansprache würdigte der Generalsekretär die Verdienste seines Stellvertreters, Herrn Dr. Gerfried Mutz. Dabei ging er zunächst auf die hohe fachliche Achtung ein, die sich Herr Dr. Mutz in den mehr als dreißig Dienstjahren, während derer er für die Organisation tätig war, erworben hat. Dabei wies der Generalsekretär insbesondere auf den langjährigen intensiven, nachhaltigen und erfolgreichen Einfluss hin, den Dr. Mutz auf die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts gehabt hat. Besonders hob er die Leistung von Herrn Dr. Mutz im Zusammenhang mit der Revision des COTIF 1980 hervor, die nach jahrelangen Vorbereitungsarbeiten mit der Unterzeichnung des Protokolls von Vilnius 1999 ihren krönenden Abschluss fanden. Der Generalsekretär gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass Herr Dr. Mutz das Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius und damit des COTIF 1999 noch während seiner aktiven Amtszeit erleben konnte. Als weiteren zentralen Punkt der Verdienste, die sich Herr Dr. Mutz um die Organisation als solche erworben hat, erwähnte er die erfolgreiche Vertretung der Organisation nach außen unabhängig davon, ob dies im Wege von schriftlichen Gutachten, der Beratung in Rechtsangelegenheiten oder mit seinen zahllosen in der Schweiz und im Ausland gehaltenen

Vorträgen erfolgte. Der Generalsekretär schloss seine Würdigung mit der Bemerkung ab, dass ein Trost für das OTIF-Sekretariat, die Organisation und ihn persönlich darin bestehe, dass der Ruf von Herrn Mutz als Mensch und Jurist in der Welt des internationalen Eisenbahnrechts auch über den Wirkungsbereich der OTIF hinaus in der Zukunft erhalten bleiben wird.

Aus Anlass seines Eintritts in den Ruhestand wünschen wir Herrn Mutz noch viele glückliche Tage im Kreise seiner Familie und Freunden.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Beitrittsmöglichkeit Russlands zum COTIF nur mit einem Teil der Eisenbahninfrastruktur (Artikel 1 § 6 CIM)

Bei den Verhandlungen zwischen Deutschland und Russland über die Einrichtung direkter Eisenbahnfahrverbindungen zwischen Sassnitz einerseits und den russischen Häfen Baltijsk und Ust-Luga andererseits stellte sich die Frage nach dem rechtlichen Regime der Beförderungen auf dieser Fährverbindung.

Die anschließenden internationalen Eisenbahnbeförderungen auf russischer Seite sind dem SMGS unterstellt; für eine Seebeförderung müsste zusätzlich ein Konossement ausgestellt und die Beförderung auf der Seestrecke dem Seerecht unterstellt werden. Auf deutscher Seite ermöglicht es das COTIF, nicht nur eigentliche Eisenbahnbeförderungen, sondern auch ergänzende Beförderungen zur See den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) zu unterstellen. Deutschland machte von dieser Möglichkeit Gebrauch und ließ die Fährlinie Sassnitz-Baltijsk in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM ab 1. Dezember 2006 eintragen (s. Zeitschrift 4/2006, S. 57).

Damit wäre eine Anwendung der ER CIM auf der Grundlage des Artikels 1 § 2 CIM möglich, vorausgesetzt, dass die Vertragsparteien des Beförderungsvertrags dies vereinbaren und dass diese Rechtswahl nach dem russischen Recht zulässig ist. Diese letzte Frage würde sich erübrigen, wenn Russland dem COTIF beitrifft.

Das Sekretariat der OTIF beantwortete in diesem Zusammenhang verschiedene Fragen betreffend die Auslegung der Bestimmungen des COTIF und der ER CIM, die für einen Beitritt Russlands zum COTIF mit

Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIM von Bedeutung sind.

Artikel 1 § 6 CIM ermöglicht einen Beitritt eines Staates zum COTIF zwecks Anwendung der ER CIM nur auf Beförderungen auf einem Teil der Eisenbahninfrastruktur auf seinem Gebiet, vorausgesetzt, dass dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur genau bezeichnet ist und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließt. Es stellte sich die Frage, ob die in Artikel 1 § 6 CIM vorgesehene Bedingung auch erfüllt ist, wenn der Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates nur über eine Fährverbindung erfolgt. Der Generalsekretär bestätigte beiden interessierten Staaten die Auffassung, wonach der Anschluss an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates auch über eine in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM eingetragene Fährverbindung erfolgen kann (Art. 24 § 1 COTIF). Er hat gleichzeitig aber auch klargestellt, dass ein Beitritt mit Vorbehalt gemäß Artikel 1 § 6 CIM nicht in Frage kommt, sollte die Anwendung der ER CIM nur auf die Fährstrecke beschränkt bleiben. Er wies darauf hin, dass ein Beitritt zwecks Unterstellung nur einer Fährlinie, d.h. einer Eisenbahnbeförderung ergänzenden Beförderung (Art. 1 § 4 CIM), nicht vorgesehen ist.

Inzwischen wurde präzisiert, dass die Neuaufgabe der Güter nicht in dem jeweiligen russischen Hafen, sondern in dem nächst gelegenen Bahnhof vorgenommen werden soll. Vor diesem Hintergrund zieht Russland einen Beitritt zum COTIF, beschränkt auf die kurze Strecke zwischen dem jeweiligen Hafen und dem nächst gelegenen russischen Bahnhof, in Erwägung. Aus Sicht des COTIF-Rechtes steht dem nichts entgegen. Die ER CIM würden dann gemäß Artikel 1 § 6 Buchst. a) CIM für die Beförderungen gelten, bei denen der gemäß Beförderungsvertrag vorgesehene Beförderungsweg einschließlich des russischen Bahnhofs, der je nach Verkehrsrichtung der für die Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort wäre, zur bezeichneten Eisenbahninfrastruktur gehört.

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Steuergruppe CIM/SMGS

*Košice (Slowakei), 11. Juli 2006
und Warschau, 25. Januar 2007*

Nach dem Konzept des gemeinsamen Projektes des Internationales Eisenbahntransportkomitees (CIT) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen-

bahnen (OSShD) „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ obliegt es der Steuergruppe, Grundsatzbeschlüsse zu fassen, Aufträge an zwei kleinere, spezialisierte Arbeitsgruppen, nämlich die Rechtsgruppe und die Expertengruppe zu erteilen und die Ergebnisse deren Arbeiten zu genehmigen, bevor diese von den im Rahmen des CIT und der OSShD zuständigen Gremien (Ausschuss CIM, II. Kommission der OSShD) formell angenommen werden.

Im vergangenen Jahr ist die Steuergruppe auf Einladung der Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia (ZSSK Cargo) am 11. Juli 2006 in Košice zusammengetreten. Sie befasste sich mit dem Thema „elektronischer Frachtbrief CIM/SMGS“ und erteilte einen Auftrag der Expertengruppe, rechtliche und funktionelle Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs auszuarbeiten. Ferner erhielt die Expertengruppe den Auftrag, Lösungen für die Verwendung eines einzigen Frachtbriefs CIM/SMGS mit einer Wagenliste für Ganzzüge und Wagengruppen zu prüfen und entsprechende Ergänzungen für das Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS vorzuschlagen.

In Bezug auf die Arbeiten der Rechtsgruppe wurden zwei Beschlüsse gefasst, und zwar einerseits betreffend die gemeinsame Veröffentlichung des Leitfadens zur Haftung CIM/SMGS durch das CIT und die OSShD und andererseits über eine Abänderung des Ziels der derzeit laufenden zweiten Projektphase. Die Ziele der Arbeiten der Rechtsgruppe, an denen die OTIF mitwirkt, wurden in der Zeitschrift 4/2006 dargestellt (s. S. 67).

Bei ihrer weiteren Sitzung am 25. Januar 2007 in Warschau nahm die Steuergruppe vom Stand der Umsetzung des Frachtbriefes CIM/SMGS in den verschiedenen Korridoren und vom Stand der Arbeiten der Expertengruppe sowie der Rechtsgruppe Kenntnis. Die Arbeiten der Expertengruppe an einem Muster der Wagen- und Containernachweisung für Ganzzüge und Wagengruppen mit einem einzigen Frachtbrief sowie die Arbeiten im Zusammenhang mit der Einführung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS müssen noch fortgesetzt werden; die vorläufigen Ergebnisse waren noch nicht reif für eine Genehmigung. Das Gleiche gilt für die Arbeiten der Rechtsgruppe am Muster der einheitlichen Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und an den Ausführungsbestimmungen hierzu. Die endgültige Fassung dieser mit der Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS zusammenhängenden Formularemuster und der dazu gehörigen Bestimmungen (vertragsrechtlicher oder – in einigen Staaten - verwaltungsrechtlicher Art) soll der nächsten Sitzung der Steuergruppe im Juli 2007 zur Gutheißung unterbreitet werden. Der Auftrag der Rechtsgruppe wurde in dem Sinne präzisiert, dass sie

einheitliche Regeln für die Reklamationsbehandlung zu formulieren hat.

In einer dritten Projektphase sollen einheitliche Regelungen für die Durchführung eurasischer Eisenbahnbeförderungen von Gütern ausgearbeitet werden. Die für die Einleitung dieser Projektphase notwendigen Schritte wurden in einer allgemeinen Weise diskutiert. Das Generalsekretariat des CIT will hierzu das nächste Mal ein Konzeptpapier vorlegen.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3163/2007, p. 92/93 – Le charme discret de la CIM (M. Tilche)

Internationales Verkehrswesen, Hamburg, Nr. 3/2007, S. 95-99 – Verspätungsentschädigungen der Bahnen (H.E. Jochim)

Transidit, Rouen, N° 51/2007, p. 1-9 – Le 1^{er} juillet 2006, la nouvelle COTIF, adoptée à Vilnius le 3 juin 1999, est entrée en vigueur (M. Allégret)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2007, S. 45-55 – Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999 (R. Freise); S. 58-62 – Der schlafende Wachoffizier vor dem BGH. Anmerkung zu BGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 (I ZR 20/04) (K. Ramming)

Idem, Nr. 3/2007, S. 89-94 – Teilstrecken einer multimodalen Beförderung und ihre Abgrenzung. Zugleich Anmerkung zu BGH, Urteil vom 3. November 2005 – I ZR 235/02 – (K. Ramming); S. 103-110 – Die Rechte des Flugreisenden im Überblick (W. Peterhoff)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, 2006-4, p. 824-837 – The Preliminary Draft Rail Protocol to the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment / L'avant-projet de Protocole ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 1/2007, S. 16-23 – Über den eurasischen Landweg nach Fernost. Schienengüterverkehr mit den Staaten außerhalb des Geltungsbereichs der COTIF (W. Bach)

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 26. – 30. März 2007

Die Experten von 24 Regierungen (darunter die Vereinigten Staaten von Amerika) und 20 internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen (darunter die Europäische Kommission, die UIC, die UIP, der CEN und die IRU) haben an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teilgenommen. Es waren mehr als 90 Teilnehmer anwesend.

Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Kapitels 6.2 – Gasgefäße (s. Zeitschrift 3/2006, S. 44-45)

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das Hauptziel dieser Überarbeitung darin bestand, die Grundsätze der EU-Richtlinie für ortsbewegliche Druckbehälter (TPED) zusammen mit zwei neuen Begriffsbestimmungen (Konformitätsbewertung und Antragsteller) und zwei neuen Abschnitten in Teil 1 aufzunehmen, welche die behördlichen Prüfungen im Hinblick auf die Durchführung der Konformitätsbewertungen sowie die anzuwendenden Verfahren für die wiederkehrenden und außerordentlichen Prüfungen betreffen. Das zweite Ziel bestand darin, das Kapitel 6.2 besser an die Bestimmungen der UN-Modellvorschriften, insbesondere auf struktureller Ebene anzupassen. Schließlich wollte man, soweit möglich, die überflüssig gewordenen spezifischen Vorschriften des RID/ADR streichen. Die Übernahme einiger Aspekte der TPED-Richtlinie, wie die Überwachung des Marktes und die Organisation von Arbeitsgruppen für den Erfahrungsaustausch zwischen den zuständigen Behörden und den Prüfstellen, wurde hingegen nicht berücksichtigt. Es waren zweieinhalb Arbeitstage erforderlich, um diese Überarbeitung anzunehmen. Der Vertreter der Europäischen Kommission teilte mit, dass die TPED in Abhängigkeit der bei dieser Tagung gefassten Beschlüsse geändert würde. Darüber hinaus war der Vertreter Belgiens der Auffassung, dass diese neuen Vorschriften nicht nur für Druckgefäße, sondern für die allgemeine Anwendung auf alle anderen Verpackungs- und Tankarten. Die Gemeinsame Tagung lehnte es hingegen ab, eine wichtige Bem. Beizubehalten, derzufolge mit Zustimmung der zuständigen Behörde gegebenenfalls neuere Fassungen der angegebenen Normen verwendet werden dürfen, da dies das Verfahren der Konformitätsbewertung mit dem RID/ADR, das im Rahmen der Gemeinsamen Tagung und deren Arbeitsgruppe „Normen“ erstellt wurde, in

Frage stellt. Diese gemeinsame Übereinkunft weicht auch vom Verfahren der UN-Modellvorschriften ab, da ohnedie Präzisierung „des Ursprungslandes“, die Zustimmung aller zuständigen Behörden der mit der Beförderung befassten Staaten erforderlich ist.

In diesem Zusammenhang war ein informelles Dokument Belgiens Gegenstand sehr langer Diskussionen. Es wurde beantragt, den Anwendungsbereich des RID und des ADR zu erweitern, indem die Begriffsbestimmung der „Beförderung“ dahingehend geändert wird, dass die Be- und Entladung sowie die Befüllung und Entleerung von Gefäßen eingeschlossen wird. Der Vertreter Belgiens begründete diesen Antrag damit, dass in der Praxis – auch wenn dies nicht gegen die Bestimmungen des RID und des ADR verstößt – das Befüllen der Gasgefäße in einem anderen Staat als dem Zulassungsstaat dieser Gefäße immer noch nicht zulässig sei. Mehrere Delegationen erinnerten daran, dass gemäß Artikel 4 Absatz 1 ADR jede Vertragspartei das Recht beibehält, die Einfuhr von gefährlichen Gütern auf ihr Hoheitsgebiet aus anderen Gründen als der Sicherheit bei der Beförderung zu regeln oder zu verbieten. Artikel 3 des Anhangs C zum COTIF sieht ebenfalls eine entsprechende Einschränkung vor. Die zugunsten einer zusätzlichen Regelung vorgebrachten Gründe können zahlreich sein: Sicherung, Umweltschutz, Arbeitsrecht, wirtschaftliche Überlegungen usw. Im Gegensatz zum rechtlichen Rahmen, der den internationalen Transport gefährlicher Güter regelt, fallen die rechtlichen Rahmen, denen die anderen Regelungen unterliegen, oftmals in die Zuständigkeit des Landesrechts. Die Unterschiede in den nationalen Vorschriften können in der Tat Hindernisse für den internationalen Handel darstellen. Es schien jedoch nicht, dass diese Probleme einzig im rechtlichen Rahmen des RID und des ADR gelöst werden können, da die Annahme der Vorschriften des RID und des ADR zu anderen Zwecken als dem Transport eher in den geeigneten Rechtsinstrumenten erscheinen sollte.

Der Vertreter Deutschlands beantragte, dass die Gemeinsame Tagung sich zur Grundsatzfrage äußert, ob ein Staat das Befüllen eines Gefäßes, das den Bestimmungen des RID und des ADR entspricht (z. B. eines Gefäßes, das in einem anderen Staat zugelassen ist), aus Gründen, die nicht mit Beförderungsvorschriften zusammenhängen, verbieten kann.

Bericht der Arbeitsgruppe „Beförderung gefährlicher Abfälle“ (s. Zeitschrift 3/2006, S. 45)

Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen neuen Texte, die sich durch eine Zuweisung zu einer Verpackungsgruppe kennzeichnen, jedoch keine

spezifischen Vorschriften für bestimmte Mengengrenzen enthalten, wurden angenommen. Hingegen wurde es nicht mehr als erforderlich erachtet, die Verwendung bestimmter n.a.g.-Eintragungen (nicht anderweitig genannt) in Abhängigkeit der Eigenschaften des gefährlichen Abfalls vorzuschreiben. Es wurde auch nicht für zweckmäßig erachtet, die europäische Abfallnomenklatur als Ersatz für die technische Benennung zu verwenden. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs äußerte jedoch den Wunsch, dass diese neuen Vorschriften in einem multimodalen Rahmen auf Ebene der UN-Modellvorschriften anwendbar sind.

Bericht der Arbeitsgruppe „Normen“

Die Gemeinsame Tagung nahm vom Bericht der Arbeitsgruppe und dem Stand der Beratungen über die Art, wie die chemische Verträglichkeit der Kunststoffverpackungen behandelt werden soll, Kenntnis.

Bericht der Tankarbeitsgruppe

Die Erfordernis, wonach Tanks, die nicht in Abschnitte mit einem maximalen Fassungsvermögen von 7500 Litern unterteilt sind, mit Schwallwänden ausgerüstet sein müssen, ist künftig nicht mehr auf flüssige Stoffe beschränkt, sondern wird auf die meisten verflüssigten Gase oder tiefgekühlt verflüssigten gekühlten Gase ausgedehnt. Hinsichtlich der Anwendung der Normen wurde beschlossen, dass die zum ersten Mal aufgezählten Normen zwei Jahre nach ihrer Aufnahme rechtsverbindlich werden sollen. Im Falle einer geänderten oder überarbeiteten Norm kann nur die vorher aufgeführte Norm als Alternative während dieses 2-Jahres-Zeitraums angewendet werden. Des Weiteren kann die zuständige Behörde die Verwendung eines den gleichen Sicherheitsstand garantierenden technischen Regelwerks anerkennen, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, oder wenn keine Norm aufgeführt ist oder um besondere Gesichtspunkte zu behandeln, die nicht in den aufgeführten Normen vorgesehen sind.

Sicherheitspflichten des Entladers und des Empfängers (s. Zeitschrift 1/2006, S. 4)

Der Beschluss, einen Teil der Pflichten des Empfängers auf den Entlader zu übertragen und, eine neue Begriffsbestimmung für den Entlader aufzunehmen, musste mangels Konsens über einen Teil des neuen Textes auf die nächste Tagung verschoben werden.

Angabe der technischen Benennung im Beförderungsdokument

Die UN-Modellvorschriften und das RID/ADR sind hinsichtlich der Zuweisung einer entsprechenden Sondervorschrift zu den Sammeleintragungen und n.a.g.-Eintragungen nicht aneinander angegliedert. Der Vertreter des CEFIC erklärte sich bereit, die Arbeiten einer Korrespondenzgruppe zu leiten, die von Fall zu Fall prüfen soll, ob Gründe für die Beibehaltung dieser Sondervorschrift im RID/ADR bei den Eintragungen, denen sie in den UN-Modellvorschriften nicht zugewiesen ist, bestehen. Regierungen, die diese Sondervorschrift beibehalten wollen, sollten die erforderlichen Begründungen liefern, die es auch ermöglichen könnten, diese Frage dem UN-Expertenunterausschuss zu unterbreiten. Falls erforderlich, wird CEFIC anschließend eine informelle Arbeitsgruppe organisieren.

System für die Überwachung und Verfolgung von Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter

Der Vertreter der Europäischen Kommission stellte die Hauptpunkte eines Diskussionspapiers des Ausschusses der Kommission vor und informierte insbesondere über die Einrichtung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe innerhalb der Kommission, über die mögliche Rolle der Europäischen Union sowie die Anregung für die Einrichtung einer weiteren Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung. Die Gemeinsame Tagung wird über weitere Entwicklungen in der Europäischen Kommission informiert werden.

Gefahrguttelematik im intermodalen Verkehr

In einem Dokument machte der Vertreter Deutschlands insbesondere auf das dringende Erfordernis aufmerksam, diese Fragen zu berücksichtigen, um zu vermeiden, dass Systeme ausgearbeitet werden, die nicht für die Beförderung gefährlicher Güter geeignet sind. Er teilte mit, dass in Deutschland eine Studie in Auftrag gegeben wurde, um die unterschiedlichen Projekte zu untersuchen. Er schlug vor, eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Erarbeitung eines möglichen Mandats, eines Arbeitsprogramms und eines Verfahrens einzurichten und die Ergebnisse der Gemeinsamen Tagung vorzustellen.

Künftige Arbeiten

Die Herbsttagung der Gemeinsamen Tagung wird vom 11. bis 21. September 2007 in Genf stattfinden. Sie wird insbesondere der Harmonisierung mit der 15. überarbei-

teten Ausgabe der UN-Modellvorschriften gewidmet sein.
(Übersetzung)

Veröffentlichungen und interessante Links

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 5-11 – Vorschriften 2007. Wichtigste Änderungen 2007 zum ADR – Teil 8/9. Wesentliche Änderungen im 33. Amendment des IMDG-Codes. (J. Conrad, D. Dabels, E. Kessler, V. Krampe, U. Mann, H.-J. Niegel, T. Pindris, E. Sigrist)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 8/9 – Drei Tage bis Moskau. Transkontinentaler Güterverkehr zwischen Mitteleuropa und den GUS-Staaten. (R. Gödde)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 9-12 – „Alle müssen an einem Strang ziehen“. COTIF 1999 und Allgemeiner Verwendungsvertrag. (S. Klein)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 13-15 – Aufholbedarf im Schienenverkehr. Einsatz von Telematiksystemen. (T. Rieckenberg)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 16/17 – Wer deutet die Zeichen. Angabe der Tankcodierung und der Sondervorschriften auf Kesselwagen. (E. Winkler)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 1/2007, S. 30/31 – Technischer Fortschritt. 43. Tagung des RID-Fachausschusses. Gemeinsame Tagung September 2006 (J. Conrad)

http://www.gelaweb.de/artikel/gemeinsame_tagung9-06.pdf: Gemeinsame Tagung (Genf, 11. bis 15. September 2006) (J. Conrad)

Erleichterung des Eisenbahnverkehrs

Internationale Konferenz über die Erleichterung des Grenzüberschritts im Eisenbahnverkehr

Vorbereitungssitzung ECE/UNO-OSShD

Warschau, 6.-8. März 2007

Das Sekretariat der OTIF beteiligt sich – im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa /ECE/UNO) und der Organisation für die

Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) – an der Ausarbeitung einer neuen Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen, die sich auf den Grenzübergang im Eisenbahngüterverkehr bezieht, und eines neuen Übereinkommens über Erleichterungen beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr.

Beide Übereinkommenstexte wurden in sechs von der ECE/UNO gemeinsam mit der OSShD organisierten Vorbereitungssitzungen, zuletzt vom 6. bis 8. März 2007 in Warschau, beraten (s. auch Zeitschrift 4/2005, S. 65/66). Das Sekretariat der OTIF hat zahlreiche substantielle Vorschläge in die Diskussionen eingebracht.

In der neuen Anlage 9 ist es bezüglich des Güterverkehrs gelungen, einige deklaratorische Bestimmungen, die über Absichtserklärungen nicht hinausgingen, in Bestimmungen mit einem verpflichtenden Inhalt umzuwandeln. Ferner konnte in der letzten Vorbereitungssitzung eine Bestimmung eingearbeitet werden, auf deren Grundlage die Einhaltung der für die Grenzabfertigung festgelegten Zeitnormen regelmäßig überprüft, die Ursachen von Anweichungen analysiert und die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden.

Der Entwurf des neuen Übereinkommens über Erleichterungen beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr sieht verschiedene Möglichkeiten vor, wann und wie die Kontrollen der Reisenden und ihres Gepäcks durchgeführt werden. Es lag dem Sekretariat der OTIF daran, in der neuen Regelung festzulegen, dass stets solche Varianten vorgezogen werden sollten, die keine zusätzliche Aufenthaltszeit in einem Grenzbahnhof oder einem sonstigen für solche Kontrollen bestimmten Bahnhof erfordern, das heißt Kontrollen im fahrenden Zug und Kontrollen während der Umstellung von Personenwagen auf eine andere Spurweite. Diesem Anliegen trägt die systematische Ordnung in der letzten Fassung des Entwurfs Rechnung. Die an den Vorbereitungssitzungen teilnehmenden Vertreter der Mitgliedstaaten der OSShD sahen jedoch keine Möglichkeit, eine dahingehende Verpflichtung zu übernehmen, dass die für die Umstellung der Personenwagen erforderliche Zeit stets auch für Kontrollzwecke genutzt wird.

Mit der sechsten Vorbereitungssitzung, an der sich Vertreter von zehn Mitgliedstaaten der OSShD und Serbien beteiligt haben, ist die Ausarbeitung beider Texte soweit abgeschlossen, dass das Verfahren zu deren Annahme in der ECE/UNO eingeleitet werden kann. Die Internationale Konferenz wird wahrscheinlich

erst nach der Annahme beider Konventionstexte im Rahmen der zuständigen Gremien stattfinden. An dieser Konferenz sollte unter anderem die Lage an den für den eurasischen Eisenbahnverkehr wichtigen Grenzübergängen und die dort erfolgenden Prüfungs- und Kontrollvorgänge vor dem Hintergrund der neuen Regelungen dargelegt und analysiert werden.

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Diplomatische Konferenz

Luxemburg, 12.-23. Februar 2007

„Protokoll von Luxemburg“ eröffnet neue Perspektiven für die Finanzierung von rollendem Eisenbahnmateri¹

Die Ausgangslage

Bei einer vom 12. bis 23. Februar 2007 in Luxemburg unter der Schirmherrschaft des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) und der OTIF abgehaltenen diplomatischen Konferenz wurde der Text für das „Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmateri²“ unter Teilnahme von Vertretern aus 42 Staaten und von elf internationalen Organisationen abschliessend beraten und angenommen³.

Das Grundübereinkommen

Um die Bedeutung des Protokolls zu ermessen, ist es erforderlich, sich mit dem diesem zugrundeliegenden „Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung“ zu befassen. Dieses Übereinkommen wurde am 16. November 2001 in Kapstadt angenommen und ist am 1. April 2004 nach

1 Zu diesem Thema siehe auch die in der Zeitschrift 2/2003, S. 37 ff. unter dem Titel „Das Internationale Register für Internationale Sicherheitsrechte an Eisenbahnrollmaterial“ erschienene Abhandlung.

2 s. <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/conference2007/main.htm>

3 Die an der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg angenommenen Texte werden in einer kommenden Ausgabe der Zeitschrift veröffentlicht werden.

Ratifikation durch drei Staaten in Kraft getreten. Seither sind zahlreiche Staaten beigetreten und weitere Beitritte zu erwarten⁴.

Der wesentliche Inhalt des Übereinkommens von Kapstadt lässt sich wie folgt zusammenfassen:

1. Um die Finanzierung des Erwerbs und der Nutzung von beweglicher Ausrüstung von hohem Wert oder besonderer wirtschaftlicher Bedeutung (Flugzeuge, Lokomotiven, Satelliten etc.), insbesondere auch in auf ausländisches Kapital besonders angewiesenen Weltgegenden, zu erleichtern, wird ein möglichst einheitlicher Rechtsrahmen für die weltweite Anerkennung und den Schutz der diesbezüglichen dinglichen Sicherungsrechte vorgesehen.
2. Kernstück der von diesem Rahmen umfassten Regelungen bildet ein internationales Registrierungssystem (über Internet, rund um die Uhr).
3. Ein internationales Sicherungsrecht kann – unter Einhaltung festgelegter Formerfordernisse (Schriftlichkeit, Identifizierung des Gegenstands etc.) - durch drei Arten privatrechtlicher Vereinbarungen begründet werden:
 - a) Sicherungsvereinbarung zwischen einem Sicherungsnehmer (z.B. Kreditgeber, der einen gesicherten Kredit vergibt) und einem Sicherungsgeber,
 - b) Vereinbarung des Eigentumsvorbehalts zwischen einem Vorbehaltsverkäufer und einem Vorbehaltskäufer sowie
 - c) Leasingvertrag zwischen Leasinggeber und einem Leasingnehmer.
4. Das Übereinkommen gilt nur, wenn sich der Sicherungsgeber etc. zum Zeitpunkt der Vereinbarung in einem Vertragsstaat befindet, z.B. dort seinen Firmensitz hat; für den Sicherungsnehmer besteht dieses Erfordernis hingegen nicht.
5. Hinsichtlich der folgenden drei Kategorien von beweglicher Ausrüstung sind bereits im Grundübereinkommen „Protokolle“ vorgesehen, die mit dem Übereinkommen als einheitliche Übereinkunft zu verstehen und auszulegen sind, dieses jedoch nicht nur durchführen, sondern

auch anpassen und ihm bei Unvereinbarkeit vorgehen:

- a) Luftfahrtausrüstung (Flugzeugzellen) etc.
 - b) rollendes Eisenbahnmaterial und
 - c) Weltraumvermögenswerte.
6. Weitere Bestimmungen betreffen
 - a) Rechte des Sicherungsnehmers etc. bei Nichterfüllung, wobei den Staaten ein Gestaltungsspielraum durch Erklärungen eingeräumt wird. Abgesehen davon sind diese Rechte jedenfalls durch schriftliche Parteienvereinbarung im wechselseitigen Verhältnis jederzeit abdingbar (Ausnahmen s. u.).
 - b) Details des Registrierungssystems wie Aufsichtsbehörde (Rechtspersönlichkeit, Immunitäten), Registerführer (Haftung und Versicherung), Eintragungen in das Register sowie Abfragen und Löschungen aus diesem.
 - c) Wirkungen eines eingetragenen internationalen Sicherungsrechts gegenüber Dritten (z.B. Insolvenzverwaltern, Vorrang vor nicht oder später eingetragenen Rechten), Wirkungen von Abtretungen.

Das Eisenbahnprotokoll

Das Protokoll von Luxemburg enthält in Durchführung und Anpassung des Übereinkommens von Kapstadt insbesondere die folgenden besonderen Regelungen für rollendes Eisenbahnmaterial:

1. Die für die Begründung eines internationalen Sicherungsrechts erforderliche Identifizierung des Gegenstands (s. o.) kann für rollendes Eisenbahnmaterial sowohl durch Beschreibung eines Einzelstücks als auch durch allgemeiner gefasste Beschreibungen erfolgen (siehe aber unter Z 10).
2. Die Regelung des Übereinkommens, dass bestimmte dort festgelegte Rechte des Sicherungsnehmers bei Nichterfüllung „in wirtschaftlich angemessener Weise“ auszuüben sind, wird dahingehend ausgeweitet, dass jedes nach dem Übereinkommen bei Nichterfüllung vorgesehene Recht in dieser Weise auszuüben ist und dies

⁴ s. <http://www.unidroit.org/english/implementation/i-2001-convention.pdf>

- auch durch Parteienvereinbarung nicht abdingbar ist.
3. Zusätzlich zu den im Übereinkommen vorgesehenen Rechten bei Nichterfüllung kann auch die Ausfuhr und tatsächliche Überführung des rollenden Eisenbahnmaterials aus dem Hoheitsgebiet, in dem es sich befindet, veranlasst werden, wobei die beabsichtigte Ausfuhr bestimmten Beteiligten „mit angemessener Frist“ vorher mitzuteilen ist.
 4. Beabsichtigt ein Sicherungsnehmer einen zu seinen Gunsten belasteten Gegenstand des rollenden Eisenbahnmaterials bei Nichterfüllung zu veräussern oder zu verleasen, so beträgt die im Übereinkommen vorgesehene „angemessene Frist“ zur vorherigen schriftlichen Mitteilung an bestimmte Beteiligte mindestens vierzehn Kalendertage. Eine kürzere Frist durch Parteienvereinbarung ist unzulässig.
 5. Vorbehaltlich entsprechender Erklärung („Opt-in“) eines Vertragstaates kann in diesem vom Gericht bis zur endgültigen Entscheidung einer geltend gemachten Nichterfüllung vorläufiger Rechtsschutz nach bestimmten Regeln gewährt werden.
 6. Rechte bei Insolvenz, einem für Sicherungsrechte besonders bedeutsamen Fall, unterliegen entweder dem nationalen Recht oder drei (per Opt-in) zur Wahl stehenden Regelungsvarianten, die sich hinsichtlich des Ausmasses der für Insolvenzverwalter, Parteien, Behörden und Gerichte festgelegten Rechte und Pflichten beträchtlich unterscheiden. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Gerichten und Insolvenzverwaltern bedarf eines zusätzlichen Opt-in.
 7. Durch Erklärung kann ein Staat sogenanntes „rollendes Eisenbahnmaterial für öffentliche Zwecke“ ganz oder teilweise von den Registerbestimmungen bzw. von den bei Nichterfüllung oder Insolvenz geltenden Bestimmungen ausschliessen. Damit kann verhindert werden, dass rollendes Eisenbahnmaterial aus dem Verkehr gezogen wird, mit dem Dienstleistungen von öffentlicher Bedeutung erbracht werden (z.B. im ÖPNV).
 8. Liegt keine Nichterfüllung im Sinne des Übereinkommens vor, so hat ein Schuldner weitgehen-
- den Anspruch auf ungestörten Besitz und Nutzung des Gegenstandes.
9. Das Registrierungssystem gemäss dem Übereinkommen wird wie folgt konkretisiert:
 - a) Die Aufsichtsbehörde (AB) wird aus Vertretern der Vertragstaaten und, bis die Zahl der Vertragstaaten zehn erreicht hat, aus jeweils höchstens drei von UNIDROIT und OTIF nach dem Prinzip breiter geographischer Verteilung nominierten Staatenvertretern gebildet.
 - b) Die AB kann zu ihrer Unterstützung einen Sachverständigenausschuss bilden.
 - c) Weiters wird die AB von einem Sekretariat unterstützt, das von der OTIF gestellt wird.
 - d) Der erste Registerführer wird für mindestens fünf und höchstens zehn Jahre bestellt.
 - e) Ein Staat kann mittels Erklärung vorsehen, dass die Angaben für die Registrierung nicht direkt an den Registerführer zu senden sind sondern über bestimmte Eingangstellen geleitet werden müssen.
 10. Anders als für die Begründung eines internationalen Sicherungsrechts (s. o.) muss für dessen Eintragung in das Register eine eindeutige Identifizierung (vom Registerführer zugeteilte Identifizierungsnummer) jedes einzelnen rollenden Eisenbahnmaterials vorliegen. Diese Nummer muss aber nicht an diesem angebracht sein sondern kann auch mit einer dort angebrachten anderen Identifizierungsnummer (z.B. aus einem nationalen oder regionalen System) verknüpft sein. Im letzteren Fall ist es unerlässlich, dass bei wechselnden Nummern eine lückenlose Zuweisung zu den jeweiligen Verwendungszeiten ab der ersten Eintragung im Internationalen Register erfolgt.
 11. Für die Haftung des Registerführers gilt – ausser bei grober oder vorsätzlicher Pflichtverletzung – ein Höchstbetrag je Kalenderjahr. (s. u.).
 12. Die für Eintragungen, Abfragen etc. zu entrichtenden Gebühren haben „angemessene“ Kosten des Registerbetriebs und des Sekretariats abzudecken. Die Kosten der Aufsichtsbehörde sind von den darin vertretenen Staaten selbst zu tragen.

13. Zu blossen Informationszwecken können im Register auch Mitteilungen über Veräusserungen von rollendem Eisenbahnmaterial eingetragen werden. Dies soll die Transparenz erhöhen, da es für derartige Vorgänge derzeit kaum Registrierungsmöglichkeiten gibt.

Die Vorbereitung des Inkrafttretens

Das in Luxemburg zur Unterzeichnung aufgelegte Protokoll tritt in Kraft, wenn folgende Instrumente beim Depositär (UNIDROIT) hinterlegt worden sind:

1. Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden von vier Staaten und
2. Bescheinigung des Sekretariats (OTIF), dass das „Internationale Register“ voll funktionsfähig ist.

Die zweite Bedingung wurde präventiv für den Fall hinzugefügt, dass sich bei bzw. aus der Erfüllung der ersten noch kein entsprechender Registrierungsumfang ergeben hat bzw. sonstige Voraussetzungen wie entsprechende Versicherungsdeckung für die Haftung des Registerführers noch nicht vorliegen.

Der Schlussakte der Konferenz sind sechs von ihr einvernehmlich angenommene Resolutionen angeschlossen, von denen aus Sicht der OTIF folgende hervorzuheben sind:

N° 1 Einrichtung der Aufsichtsbehörde und des Internationalen Registers,

N° 4 Offizieller Kommentar zum Protokoll von Luxemburg und

N° 6 Haftungsregelung des Registerführers gemäss Artikel XV Absatz 5 des Protokolls.

Der erwähnte Kommentar soll vom Berichterstatter der Konferenz (Sir Roy Goode, Vereinigtes Königreich, der bereits den offiziellen Kommentar zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte verfasst hat) in enger Zusammenarbeit mit OTIF und UNIDROIT und im Einvernehmen mit den Vorsitzenden von vier bei der Konferenz eingesetzten Ausschüssen (Gesamtausschuss, Schlussklauseln, Register und Redaktion) sowie allen Mitgliedern des Redaktionsausschusses (A, CDN, D, EAK, F, J, L, RUS, SF, USA) erstellt und vor seiner offiziellen Veröffentlichung an alle Konferenzteilnehmer zur Stellungnahme ausgesandt werden.

Hinsichtlich der Haftungsregelung soll die Aufsichtsbehörde von ihrem Recht, die mit 5 Mio. SZR per

Kalenderjahr festgelegte Haftungsobergrenze in der Registerordnung nach oben zu revidieren, möglichst bald Gebrauch machen, sofern der Registerführer dabei noch in wirtschaftlich vertretbarer Weise versicherbar bleibt.

Aus der Resolution N° 1 ergibt sich die weitere Vorgangsweise bis zum Zeitpunkt der vollen Funktionsfähigkeit von Registerführer und Aufsichtsbehörde:

Einsetzung eines „Vorbereitenden Ausschusses“ aus

1. qualifizierten und erfahrenen Vertretern von
 - a) Staaten, die das Übereinkommen von Kapstadt ratifiziert haben oder diesem beigetreten sind (s. o.),
 - b) zehn Staaten, die an der Konferenz in Luxemburg teilgenommen haben und
 - c) sechs von UNIDROIT und OTIF ernannten Staaten
2. den Vorsitzenden der von der Konferenz eingesetzten Ausschüsse (s. o. zuzüglich Vollmachtenausschuss), soweit nicht bereits gemäss a) bis c) vertreten,
3. je einer Person aus dem von UNIDROIT und OTIF gestellten Konferenzsekretariat und
4. einem Vertreter der Rail Working Group (RWG).

Der Vorbereitende Ausschuss führt folgende Aufgaben durch:

1. Festlegung der Geschäftsordnung des Ausschusses und der Arbeitsstruktur (Ausschussvorsitzender, Expertenausschüsse, Ort und Daten der Sitzungen),
2. Vorbereitung der Registerordnung und der Verfahren für das Internationale Register (IR),
3. Sicherstellung der Einrichtung des IR nach angemessenem Auswahlverfahren,
4. Vereinbarung mit dem Registerführer über Einzelheiten wie Testen der Software, Antragsverfahren für Benutzer, Erweiterung des Sprachenangebots (z. B. für Frankreich und frankophone afrikanische Staaten) etc. und
5. Einleitung eines Konsultationsverfahrens zwecks

Zusammenarbeit mit gegebenenfalls vorhandenen nationalen und regionalen Registern.

Weiters bereitet der Vorbereitende Ausschuss die Einrichtung der Aufsichtsbehörde gemäss Artikel XIII des Protokolls von Luxemburg vor und entwirft deren erste Registerordnung.

Für die gesamte Vorbereitungsphase ist die Mitwirkung von UNIDROIT und OTIF vorgesehen, welche die notwendige verwaltungstechnische Hilfe und die nötigen Einrichtungen soweit möglich zur Verfügung stellen sollen. Insbesondere aber ist vorgesehen, sich auf die Erfahrungen mit dem bereits bestehenden Internationalen Register für Gegenstände der Luftfahrt ausrüstung sowie auf das Know-how des einschlägigen Privatsektors (RWG, Hersteller von rollendem Eisenbahnmateriale, Eisenbahnunternehmen, Kapitalgeber etc.) zu stützen.

Die Vorteile für die Eisenbahn

Aus den zahlreichen sich aus dem Protokoll ergebenden Vorteilen sollen nachstehend einige herausgegriffen werden:

1. In dem Maße als die Finanzierung von rollendem Eisenbahnmateriale unmittelbar aus Staatsmitteln oder aus mit Staatsmitteln dotierten Institutionen (z.B. EUROFIMA) infolge zunehmender Budgetrestriktionen oder aus wettbewerbsrechtlichen Gründen an immer enger gezogene Grenzen stösst, erlangt die Privatfinanzierung vor allem auch aus Mitteln des internationalen Kapitalmarktes stetig steigende Bedeutung. Dies umso mehr als der in vielen Staaten der Welt vorangetriebene Ausbau des öffentlichen Verkehrs, namentlich in den Ballungsräumen einen vermehrten Investitionsbedarf erzeugt, der über jenen für Lokomotiven, Reiszugwagen und Güterwagen hinausgeht und insbesondere auch Rollmateriale für S- und U-Bahngarnituren sowie Strassenbahnen etc. umfasst.
2. Der Zugang zu Privatfinanzierung wird erheblich leichter, wenn die Kreditgeber mit Sicherungsrechten ausgestattet werden können, die sie bei Nichtzahlung von Krediten, Insolvenz des Schuldners und bei grenzüberschreitender Verbringung des rollenden Eisenbahnmateriale wirksam schützen.
3. Das verringerte Risiko bei international abgesehenen Krediten führt zu erheblich niedrigeren Kreditkosten.

4. Die Entscheidung für Geldgeber erstmals auch im Eisenbahnsektor zu investieren wird durch die mit Inkrafttreten des Protokolls gegebene international einheitliche Rechtslage sowie Rechtssicherheit und Transparenz massgeblich gefördert.⁵

Die Perspektive für die OTIF

UNIDROIT umfasst derzeit 61 Mitgliedstaaten⁶, von denen 29 nicht zugleich Mitgliedstaaten der OTIF sind, darunter Staaten in allen Kontinenten mit teilweise beachtlichen Eisenbahnnetzen, deren Beitritt zur OTIF wertvolle Impulse für die globalisierte Betrachtung und Förderung des Eisenbahnwesens brächte. Das Eisenbahnprotokoll und dessen Vorteile sind jedoch auch für Staaten von Interesse, deren Verkehre insgesamt noch entwicklungsbedürftig sind. In diesen Staaten könnte somit der anderswo begangene Fehler vermieden werden, wo man bei Investitionen zunächst die Strasse bevorzugt hatte, um danach alle Mühe zu haben, die verschlechterte Wettbewerbssituation der Bahn wieder auszugleichen. Ein Beitritt auch solcher Staaten wäre für die OTIF und ihre derzeitigen Mitglieder eine lohnende Herausforderung. Die durch das Protokoll von Vilnius erheblich ausgeweiteten Aufgaben und Tätigkeiten der OTIF erfahren durch das Protokoll von Luxemburg und die daraus erwachsende Rolle der OTIF eine Ergänzung, die einen weiteren Schritt hin zu einer zwischenstaatlichen Organisation für alle Belange des Verkehrsträgers Eisenbahn nach dem Vorbild von IMO und ICAO bedeutet.



Von links nach rechts: Hr. Gerfried Mutz, Conseiller Honoraire der OTIF, Hr. Gustav Kafka, Stellvertreter des Generalsekretärs der OTIF, Hr. Stefan Schimming, Generalsekretär der OTIF, Hr. Luc Frieden, Justiz- und Finanzminister Luxemburgs, Hr. Herbert Kronke, Generalsekretär des UNIDROIT.

⁵ Siehe die umfassende Darstellung dieser und weiterer Vorteile in <http://www.unidroit.org/english/conventions/mobile-equipment/conference2007/conferencedocuments/dcme-rp-04-e.pdf> Seiten 20ff

⁶ Siehe <http://unidroit.org/english/members/main.htm>

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

69. Tagung

Genf, 6.-8. Februar 2007

Wie gewöhnlich nahm die OTIF, zumindest teilweise, an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO, die dieses Jahr vom 6. bis 8. Februar 2007 in Genf stattfand, teil.

Auf der Tagesordnung dieser 69. Tagung stand ein Punkt, der für die OTIF von besonderem Interesse ist, nämlich die Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr. Dieser Punkt war nicht Gegenstand langer Beratungen. Der Binnenverkehrsausschuss unterstützte die bisher durchgeführten Arbeiten und forderte die beteiligten Staaten, die OSShD und die anderen internationalen Organisationen auf, die beiden neuen Rechtsinstrumente, d. h. die neue Anlage 9 zum Übereinkommen von 1982 betreffend den Gütertransport und das neue Übereinkommen gemäß dem Übereinkommen von 1952 betreffend den Personenverkehr, zu finalisieren. Auch wenn sie nicht ausdrücklich erwähnt wurde, zählt die OTIF zu diesen internationalen Organisationen, da sie aktiv an diesen Arbeiten teilgenommen hat und auch weiterhin teilnimmt (s. Zeitschrift 4/2006, S. 65 und S. 6).

Wie in den vorangegangenen Jahren unterstützte der Binnenverkehrsausschuss die Organisation einer internationalen Konferenz, die im zweiten Halbjahr 2007 stattfinden sollte, und betonte dabei erneut, dass diese internationale Konferenz an Bedeutung gewinnen und zu weitaus mehr Ergebnissen führen würde, wenn sie sorgfältig vorbereitet und die beiden neuen Rechtsinstrumente vorher von den zuständigen Arbeitsgruppen des Ausschusses angenommen würden. (Übersetzung)

Rechtsprechung

Cour d'Appel Versailles

Urteil vom 5. Oktober 2006

Die Mangelhaftigkeit des Frachtbriefs (Fehlen der Angabe, dass die Beförderung dem vom Übereinkommen festgelegten Regime unterliegt) befreit die Parteien nicht von den zwingenden Bestimmungen des Übereinkommens, von denen beide Kenntnis haben sollten, insbesondere von jenen, welche die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung betreffen.

Vgl. Artikel 4, 6 Abs. 1 Buchst. k) und 7 Abs. 3 CMR¹

Bezüglich des Antrags auf Entschädigung für den Verlust des Gutes:

In der Erwägung, dass gemäß Artikel 1 des CMR-Übereinkommens dieses Übereinkommen „für jeden Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße gilt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist“;

daher die Bestimmungen der CMR auf die von Frankreich nach Großbritannien durchgeführte Beförderung des strittigen Informatikmaterials Anwendung finden;

In der Erwägung, dass gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 1 Buchst. k) des CMR-Übereinkommens der Beförderungsvertrag durch einen Frachtbrief festgestellt ist, der insbesondere die Angabe enthalten muss, dass „die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt“;

dass in Artikel 7 Abs. 3 festgelegt ist, dass „wenn der Frachtbrief die in Artikel 6 Abs. 1 Buchst. k) bezeichneten Angaben nicht enthält, der Frachtführer für alle Kosten und Schäden haftet, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen“;

¹ Die mit den Artikeln 4, 6 Abs. 1 Buchst. k) und 7 Abs. 3 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vergleichbaren Bestimmungen befinden sich in den Artikeln 6, 7 § 1 Buchst. p) und 8 § 3 CIM

Bücherschau

In der Erwägung, dass im vorliegenden Fall, der am 29. September 2001 auf den Namen des Bezirkskrankenhauses (C.H.I.) Poissy Saint-Germain en Laye ausgestellte Übergabeschein das einzige sich auf die betreffende Beförderung beziehende Dokument darstellt, demzufolge dieses das Unternehmen Sernam mit der Beförderung des sich als defekt erwiesenen Informatikmaterials beauftragt hat;

dieses Dokument den Anforderungen des oben genannten Artikels 6 nicht entspricht und insbesondere nicht angibt, dass die Beförderung, um die es sich handelt, den Bestimmungen des CMR-Übereinkommens unterliegt;

In der Erwägung jedoch, dass aus Artikel 4 in fine des CMR-Übereinkommens hervorgeht, dass „das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt, berührt“;

der oben genannte Artikel 7 Abs. 3 keinesfalls vorsieht, dass mit dem Fehlen der in Artikel 6 Abs. 1 Buchst. k) vorgeschriebenen Angabe dem Beförderer das Recht aberkannt wird, die im CMR-Übereinkommen vorgesehenen Haftungs- oder Entschädigungsgrenzen geltend zu machen;

In der Erwägung, dass sich daraus ergibt, dass die Mangelhaftigkeit des Frachtbriefes im Sinne der Artikel 6 Abs. 1 Buchst. k) und 7 Abs. 3 nicht zur Folge hat, die Parteien von den zwingenden Bestimmungen der CMR, von denen beide Kenntnis haben sollten, insbesondere von jenen, welche die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung betreffen, zu befreien;

Schließlich in der Erwägung, dass gemäß Artikel 17 des CMR-Übereinkommens, das in seinen gesamten Bestimmungen auf den betreffenden Streitfall anwendbar ist, die Gesellschaft Sernam Xpress SAS, welche die Rechte der Sernam übernimmt, für den Verlust des strittigen Informatikmaterials, der zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme dieses Versandgutes und seiner Lieferung erfolgte, haftbar ist.

Auszug aus: Bulletin des Transports et de la Logistique, Paris, Nr. 3153/2006, S. 711
(Übersetzung)

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), LexisNexis JurisClasseur Transport, Hefte 618 und 619 (8,2006 – Aktualisierung vom 30.4.2006)

Im Heft 619 untersuchen und kommentieren die Autoren im Detail die am 1. Juni 2005 in Kraft getretenen neuen Handelsbedingungen (NCC) von Fret SNCF. Sie untersuchen jeden der sieben Texte, die die neuen NCC bilden, nämlich die Allgemeinen Verkaufs- und Transportbedingungen (CGVT), die Tarife, die Besonderen Bedingungen für die Verwendung von Wagen, die Besonderen Bedingungen für den kombinierten Verkehr (intermodale Transporteinheiten), die Besonderen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (ITE), die Besonderen Bedingungen für ergänzende Leistungen (Hebezeuge, Zoll, Wiegen, außergewöhnliche Transporte ...) und die Besonderen Bedingungen RESA-Fret.

Der vollständige Text dieser NCC ist im Heft 618 wiedergegeben.

Die Reform der alten Allgemeinen Verkaufsbedingungen von Fret SNCF kann zweifellos als revolutionär bezeichnet werden. In der Tat besteht die Reform der CGVT neben dem Bemühen um eine vertragliche Bindung zwischen Fret SNCF und ihren Kunden auch darin, die französischen Binnentransporte vertraglich der CIM zu unterstellen. Einzig einige Bestimmungen des französischen Rechts bleiben anwendbar. Es handelt sich um Bestimmungen des „ordre public“ betreffend die Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung (Artikel L. 133-1 des Handelsgesetzbuches) sowie das Erlöschen der Ansprüche gegen den Transportunternehmer (Artikel L. 133-3 des Handelsgesetzbuches). Darüber hinaus handelt es sich um die Bestimmungen betreffend das Rechtsgutachten und den Verkauf der Güter (Artikel L. 133-4 des Handelsgesetzbuches) und jene betreffend die Verjährung der Ansprüche auf Grund des Beförderungsvertrages (Artikel L. 133-6 des Handelsgesetzbuches).

In ihrer internationalen Bewertung der Reform versäumen die Autoren es nicht festzustellen, dass die CIM als Vorlage für die Ausarbeitung oder die Änderung der nationalen Gesetzgebungen diente und die Bestimmungen der CIM in die Texte betreffend die nationalen Güterbeförderungen aufgenommen wurden oder diese beeinflusst haben, insbesondere in der Schweiz, in Deutschland, in Österreich und in den Niederlanden. Heute fügt sich die SNCF in den Ausdehnungsprozess der CIM ein. Wie die Autoren hält

die Redaktion fest, dass es sich auf der Ebene der Rechtsvereinheitlichung um ein für die europäischen (und internationalen) Eisenbahngütertransporte förderliches Ergebnis handelt.

Tiefe und Richtigkeit der Untersuchung, Verlässlichkeit und Ausführlichkeit kennzeichnen einmal mehr dieses von einem der besten Spezialisten des nationalen und internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts mitunterzeichneten Hefts. All diese Vorzüge machen es zu einem unentbehrlichen Arbeitsmittel für alle im Rechtsbereich tätigen Personen.
(Übersetzung)

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferungen 1/06, Stand November 2006, und 2/06, Stand Dezember 2006, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst fast 4'000 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in seiner aktuellen Fassung. Gegenstand dieses Gesetzes ist die gewerberechtliche Ordnung für den Straßenverkehr und die damit zusammenhängenden Fragen der Verkehrssicherheit und des Verwaltungsverfahrens.

Die Rechtsprechung, darunter auch zahlreiche unveröffentlichte Entscheidungen, ist umfassend ausgewertet. Ein ausführliches Sachverzeichnis ermöglicht den schnellen Zugriff auf die jeweiligen Erläuterungen. Eine klare Gliederung sowie die sukzessive Einführung von Randnummern gewährleisten die hohe Benutzerfreundlichkeit des Werkes.

Der Kommentar zum PBefG wurde in der Ergänzungslieferung 1/06 infolge von Änderungen durch ein neues Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb angepasst. Den Schwerpunkt dieser Ergänzungslieferung bildet der überarbeitete Kommentar zu der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Auch der Textteil, in dem sich mit dem PBefG zusammenhängende Vorschriften finden wie z.B. die Verordnungen über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr einerseits

und im Eisenbahnverkehr andererseits, wird auf den neusten Stand gebracht.

In der Ergänzungslieferung 2/06 wird unter anderem eine neue Bestimmung (Art. 64a) des PBefG erläutert, mit der die Länder zu einer eigenständigen Regelung des Ausgleichs gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr ermächtigt werden. Die Überarbeitung des Kommentars zur BOKraft wird mit den Erläuterungen zum Verhalten des im Fahrdienst oder zur Bedienung von Fahrgästen eingesetzten Betriebspersonals bei Krankheit fortgesetzt.

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

Catharin/Gürtlich, *Eisenbahngesetz*, Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen der Eisenbahnen, Stand 1.12.2006, Linde-Verlag Wien 2007, 548 Seiten

Das Eisenbahnrecht im Allgemeinen und das Eisenbahngesetz im Besonderen hatten in Österreich eine lange Tradition stabiler Grundlagen. Der durch die EG-Reform-Bestrebungen ausgelöste Umgestaltungsprozess des Eisenbahnrechtes fand mit einer umfassenden Änderung des Eisenbahngesetzes im Jahr 2006 einen vorläufigen Abschluss. Dieser Reformprozess brachte gleichzeitig – soweit innerstaatliches Recht betroffen war – eine „Entschlackung“ und eine Vereinfachung der Verwaltungsverfahren mit sich.

Die beiden Autoren, die aktiv als Mitarbeiter des österreichischen Verkehrsministeriums an dieser Reform beteiligt waren, sahen daher die Zeit gekommen, dieses neue Eisenbahngesetz erstmals in einer kommentierten Gesamtdarstellung zu präsentieren.

Es wird nicht nur das Eisenbahngesetz im Einzelnen, sondern auch sein Verhältnis zu anderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften wie denen des Bundesbahngesetzes, des Privatbahngesetzes oder des Eisenbahnbeförderungsrechtes behandelt. Da die öffentlichen Eisenbahnen traditionell hinsichtlich ihrer Organisation und Finanzierung einem starken staatlichen Einfluss unterliegen und seit gut einem Jahrzehnt in immer stärkerer Masse den Vorgaben aus der EG-Verkehrspolitik unterworfen sind, haben die Autoren dem eigentlichen Textteil des Eisenbahngesetzes zwei Abschnitte vorangestellt:

In einem ersten Abschnitt wird ein einleitender Überblick zu verkehrspolitischen Grundsatzüberlegungen und zu den ökonomischen Grundlagen der Organisation und Finanzierung der Eisenbahnen vorangestellt.

In einem zweiten Abschnitt wird ein kurzer Überblick über die Systematik der rechtlichen Grundlagen im Eisenbahnrecht insgesamt geboten, um auch die anderen Schnittstellen des Eisenbahngesetzes zum innerstaatlichen und internationalen Eisenbahnrecht aufzuzeigen.

Diese beiden Abschnitte richten sich in Form eines Grundrisses an diejenigen Leser, die eine in sich geschlossene Darstellung von Gesamtzusammenhängen und ihrer Entwicklung suchen.

Der umfangreiche dritte Abschnitt enthält die kommentierenden Bemerkungen und Hinweise zu den einzelnen Paragraphen des Eisenbahngesetzes selbst. Diese Kommentierung ist für die Rechtsanwender hilfreich, wobei das Hauptaugenmerk einer praxisorientierten Kommentierung gilt. Die Rechtsprechung wird nur insoweit angeführt, als ihre Ergebnisse weiterhin heranzuziehen sind, auch wenn viele Paragraphen systematisch neu beziffert sind. Die Hinweise auf die Fachliteratur und auf sonstige Quellen sind schwerpunktmässig hervorgehoben. Im Interesse der Lesbarkeit wird auf wörtliche Zitate verzichtet und eine zusammenfassende Darstellung geboten, während an Details interessierte Leser auf die angegebenen Quellen verwiesen werden.

Wie üblich wird der Kommentar durch eine Inhaltsübersicht, ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis ergänzt und in einem Anhang zum III. Abschnitt wird ein Stichwortverzeichnis zum Eisenbahngesetz geboten. Dies erleichtert die praktische Verwendung. Der vorliegende Kommentar ist sorgfältig ausgearbeitet und kann allen am Eisenbahnrecht Interessierten vorbehaltlos empfohlen werden.

Last but not least

Eine Flagge? Die Flagge!

Wer hätte das gedacht! Nach 114jährigem Bestehen kann die OTIF endlich ihre Flagge hissen. Der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg ist gelungen, was der Einhundertjahrfeier des OCTI verwehrt war. Die OTIF hat eine Flagge, sehr zum Schaden all jener, die vor etwa fünfzehn Jahren die Idee einer Flagge verworfen und dabei gleichzeitig eine Ausgabe von etwa 750 sFr. unter dem Vorwand vermieden hatten, die Qualität der Arbeit sei das beste Markenzeichen einer Organisation. In fünfzehn Jahren, werden Sie sagen, ändern sich die Zeiten und die Mentalitäten entwickeln sich. Farbe, Logo und Format der neuen Flagge wurden einstimmig, mehrheitlich stillschweigend, angenommen. Und, es geschehen noch Zeichen und Wunder, niemand sorgte sich um die Kosten. Es gibt ja wirklich noch Grund zur Freude. Doch genug der Kleinlichkeit: lang lebe die Flagge! (Übersetzung)