



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2008

116. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999

Liste der Eisenbahnstrecken CIV, S. 39

Liste der Eisenbahnstrecken CIM, S. 39

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

110. Tagung - Bern, 12./13.11.2008 - S. 40

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, S. 40

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 41

Beförderung gefährlicher Güter

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

46. Tagung - Hamburg, 21.-23.10.2008 - S. 42

Expertenunterschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

34. Tagung - Genf, 1.-9.12.2008 - S. 43

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Vorbereitung der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, S. 45

OTIF-Workshop in Belgrad für Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF

Belgrad, 26./27.11.2008, S. 48

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ - Genf, 18.-20.11.2008 - S. 48

Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) - Genf, 7.-10.10.2008 - S. 49

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (ESCAP)

1. Sitzung des Verkehrsausschusses - Bangkok, 29.-31.10.2008 - S. 49

Weitere Tätigkeiten

5. European und Asian Rail Summit (EARS)

Berlin, 23.-26.9.2008, S. 50

3. „Romanian Railway Summit“

Bukarest, 7./8.10.2008, S. 50

Beitritt der Russischen Föderation zur OTIF

Abschliessende Gespräche mit russischer Delegation - Bern, 14.10.2008 - S. 51

Vorbereitung des Beitritts Aserbaidschans und Georgiens zum COTIF

Seminar zum Thema OTIF-Mitgliedschaft und COTIF-Rechtsordnungen - Baku, 16./17.12.2008 - S. 52

Gespräche des Generalsekretärs mit Vertretern Aserbaidschans - Baku, 18.12.2008 - S. 53

Rechtsprechung

Tribunal de commerce de Marseille – Urteil vom 16.11.2007 – Haftung für Schäden an Wagen - Mietvertrag (Landesrecht), S. 54

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

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 23. Ergänzungslieferung, August 2008, S. 57

4/2008

116. Jahrgang – Oktober - Dezember

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 Eisenbahnstrecken CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 2 vom 20. Oktober 2008

Abschnitt „Estland“

Estland ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) durch Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde am 20. August 2008 beigetreten¹. Da die Beitrittsurkunde einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIV enthält, wird ein neuer Abschnitt Estland in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV gemäß Artikel 24 § 2 COTIF aufgenommen. Das COTIF und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV treten für Estland am 1. Januar 2009 in Kraft.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

Liste der Eisenbahnstrecken CIM

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 4 vom 20. Oktober 2008

Abschnitt „Estland“

Estland ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) durch Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde am 20. August 2008 beigetreten¹. Da die Beitrittsurkunde einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich gemäß Artikel 1 § 6 CIM enthält, wird ein neuer Abschnitt Estland in die Liste der Eisenbahnstrecken CIM gemäß Artikel 24 § 2 COTIF aufgenommen. Das COTIF und damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM treten für Estland am 1. Januar 2009 in Kraft.

Siehe COTIF 1999, Artikel 24 § 2.

¹ S. Zeitschrift 3/2008, S. 29.

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

110. Tagung

Bern, 12./13. November 2008

Der Verwaltungsausschuss kam am 12. und 13. November 2008 unter dem Vorsitz von Herrn Carlos del Olmo Morand (Spanien) zu seiner 110. Tagung zusammen.

Der Verwaltungsausschuss genehmigte das Arbeitsprogramm 2009/2010 sowie den Voranschlag für das Jahr 2009 und den vorläufigen Voranschlag für das Jahr 2010.

Der Verwaltungsausschuss nahm des Weiteren von der aktuellen Lage des Anlagevermögens und der allgemeinen Finanzlage der OTIF Kenntnis. Letztere betrachtete er als zufriedenstellend, wobei er den Generalsekretär ermutigte, alles zu versuchen, damit Italien seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation nachkommt.

Der Verwaltungsausschuss setzte darüber hinaus seine Beratungen über das Verfahren zur Bezeichnung der Delegierten des Ausschusses und den Stand der Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF bezüglich des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF fort (s. Zeitschrift 2/2008, S. 16).

Schließlich erwähnte der Verwaltungsausschuss Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 9. Generalversammlung, insbesondere jene der Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit (1.10.2009-30.9.2012).

Die 111. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 13. und 14. Mai 2009 in Bern statt.
(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Projekt CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Die Steuer- und Koordinatorengruppe CIM/SMGS hat im Jahre 2008 zweimal getagt (Varna, 9.-11.7.;

Warschau, 8.12.) und die Rechtsgruppe CIM/SMGS viermal (Warschau, 29./30.1., 19./20.5.; Krakau, 24./25.9.; Bern, 27.11.). Das Sekretariat der OTIF war in den meisten dieser Sitzungen vertreten. Im Jahre 2008 fanden auch mehrere Sitzungen der Expertengruppe CIM/SMGS statt; an den Sitzungen dieser Expertengruppe nimmt das OTIF Sekretariat in der Regel nicht teil.

Einen der Schwerpunkte der Arbeiten der Rechtsgruppe CIM/SMGS bildete im Jahre 2008 das Thema „Reklamationsbehandlung CIM/SMGS“. Angesichts eines prinzipiellen Unterschiedes in der Vorgehensweise der CIM-Beförderer, die sich nach dem im Rahmen des CIT geschlossenen Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM) richten, und der Vorgehensweise der SMGS-Bahnen, für welche die Dienstvorschrift zum SMGS maßgebend ist, hat sich das Thema als nicht gerade einfach erwiesen. Der Unterschied besteht darin, dass der reklamierende Kunde im SMGS-System nicht entschädigt werden kann, bevor die schuldige Bahn gefunden wird, während im CIM-Bereich die Entschädigung des Kunden vor der aufwändigen Suche nach dem Beförderer, der den Schaden verursacht hat, Vorrang hat. Der Verzicht auf diese aufwändige Suche wird dank einer im Rahmen des AIM getroffenen Vereinbarung zwischen den CIM-Beförderern ermöglicht. Die Steuergruppe konnte im Dezember 2008 trotz dieser Ausgangslage einer Lösung für ein einheitliches Reklamationsverfahren zustimmen, wie sie bei der Sitzung der Rechtsgruppe im September 2008 in Krakau erarbeitet wurde.

Zusätzlich zu dem bereits Erreichten, nämlich der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, die in beiden Bereichen anerkannt wird (s. Zeitschrift 3/2007, S. 48/49), und der Schadensvermutung bei Neuaufgabe (s. Zeitschrift 1/2008, S. 1-5), bedeuten die neuen Regeln betreffend das Reklamationsverfahren eine weitere Verbesserung für die Kunden. Obwohl für die Haftung zwei getrennte Rechtsregime gelten, wie sie sich einerseits aus dem Beförderungsvertrag CIM und andererseits aus dem Beförderungsvertrag SMGS ergeben, und die Prüfung der Reklamationsanträge nach den in jedem Bereich geltenden Regeln erfolgt, wird der Antragsteller einen einzigen Ansprechpartner für Ansprüche aus beiden Beförderungsverträgen haben, und zwar denjenigen, bei dem er seine Reklamation einreicht.

Stellt sich bei der Reklamationsbehandlung – im CIM- oder im SMGS-Bereich – heraus, dass die Schadensverursachung zur Gänze oder teilweise im anderen Bereich liegt, wird die Reklamation nicht wie bisher mit einem ablehnenden Bescheid an den Antragsteller

zurückgeschickt. Sie wird vom zuständigen CIM-Beförderer bzw. der regelnden SMGS-Bahn an die für die Reklamationsbehandlung zuständige Stelle im Bereich des anderen Beförderungsrechtes weitergeleitet. Dies bleibt – im Verhältnis zum Kunden – interne Angelegenheit zwischen den zusammenarbeitenden CIM-Beförderern und SMGS-Bahnen. Die endgültige Erledigung (samt Auszahlung der Entschädigung) obliegt – nach Prüfung mit allen Beteiligten – dem zuständigen Beförderer gemäß AIM oder der regelnden Bahn gemäß SMGS, je nach dem, ob der Kunde im CIM- oder im SMGS-Bereich reklamiert hat. Die neuen Regelungen betreffend das Reklamationsverfahren sollten nach Genehmigung durch die zuständigen Gremien des CIT (Ausschuss CIM) und der OSShD (II. Kommission) am 1. Januar 2010 in Kraft treten.

Bisher erarbeitete Lösungen, noch offene Fragen und nächste Schritte wurden bei einem vom CIT und der OSShD am 25. November 2008 in Bern veranstalteten Workshop „Reklamationsbehandlung CIM/SMGS“ präsentiert. Eine Vertreterin des Sekretariates der OTIF beteiligte sich – zusammen mit einem Vertreter einer SMGS-Bahn – an der Präsentation „Vermutung bei Neuaufgabe“.

Einen weiteren Schwerpunkt der Arbeiten im Rahmen des CIT-OSShD-Projektes bildeten die Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS. Die Rechtsgruppe erarbeitete die rechtlichen Spezifikationen, während die Expertengruppe sich mit den funktionellen Spezifikationen befasste. Bei der Sitzung der Steuergruppe im Dezember 2008 wurden die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS auf Projektebene gutgeheißen. Nach einer redaktionellen Bereinigung der russischen Fassung sollten diese Spezifikationen vom Generalsekretariat des CIT und dem Komitee der OSShD als Empfehlung herausgegeben werden. Die Steuergruppe genehmigte zudem ein Vorgehen für die Ausarbeitung der technischen Spezifikationen.

Was die Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS betrifft, stellte die Steuergruppe mit Genugtuung fest, dass die Verkehre unter Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS zunehmen. Sie beschloss Maßnahmen zur Ausweitung des Projektes auf Verkehre mit Kasachstan, der Mongolei und China. Damit entsprach sie einem Wunsch, den die Teilnehmer eines von den Russischen Eisenbahnen (RZD) am 7. November 2008 in Kaliningrad organisierten Seminars geäußert und in einer Erklärung festgehalten haben.

Die Rechtsgruppe sollte (unter der Voraussetzung, dass sie gemäß Anregung der Steuergruppe von den zuständigen Organen des CIT und der OSShD damit beauftragt wird) nach einer vertraglichen Lösung suchen, die einen durchgehenden Beförderungsvertrag ermöglichen wird.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n°3242/2008, p. 639/640 – Vol de cigarettes. Accises indemnisables (CMR).

Idem, n° 3245/2008, p. 676 – Ferroviaire. Un train de retard ... (M. Tilche)

Idem, n° 3246/2008, p. 693/694 – Marchandises sensibles. Secret défense ? [Faut-il révéler la nature de l'envoi ?] (M. Tilche)

Idem, n° 3247/2008, p. 707 – Vol de sensibles. Une première ! (M. Tilche) ; p. 715 – Jurisprudence. Vol. Silence = nullité

Idem, n° 3248/2008, p. 725/726 – Sous-traitance. Portée de l'interdiction; p. 727- Aérien. Le malheureux destin de l'expéditeur réel (M. Tilche) ; p. 735/736 – Jurisprudence. CMR. Droit de disposition

Idem, n° 3249/2008, p. 741/742 – CMR. Les arcanes des délais (M. Tilche) ; p. 748/749 – Ferroviaire. Voyageurs inconscients

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Ausgaben 8/2008, 9/2008, 10/2008

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 147/2008, Beilage „Container“, S. 28 – Land- oder Seerecht – entscheidet sich vor Gericht. Wenn ein Schaden im Hafen verursacht wird, ist zunächst unklar, auf welcher Haftungsgrundlage der Schadenersatz ermittelt wird. (E. Boecker)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 5-2008, p. 531-558 – Legal aspects of the Logistics contract and partnership in logistics (B. Jerman)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2008, S. 333-339 – Die Rechtsnatur des Umschlagsvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke (I. Koller)

Idem, Nr. 11-12/2008, S. 428-435 – Darlegungs- und Beweislast im Transportrecht (K.-H. Thume)

Zeitschrift der OSShD, Warschau, Nr. 5-6/2008, S. 23-29 – Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs im Rahmen des gemeinsamen CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ – Ergebnisse und Perspektiven (H. Trolliet, E. Evtimov)

Beförderung gefährlicher Güter

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

46. Tagung

Hamburg, 21.-23. Oktober 2008

18 Mitgliedstaaten (Quorum erreicht) sowie die Europäische Kommission, das CIT, die UIC, die UIP, die FIATA, die UIRR und die ERA (Europäische Eisenbahnagentur) nahmen an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teil.

Kennzeichnungen im Huckepackverkehr

Auf der Grundlage eines Mandates der 44. Tagung schlug eine von der UIC organisierte informelle Arbeitsgruppe vor, auf eine Nachkennzeichnung der Längsseiten der Tragwagen zu verzichten, wenn die Kennzeichnungen auf dem Straßenfahrzeug gut sichtbar und erkennbar sind und dem ADR entsprechen.

Der Fachausschuss beschloss zunächst, die Begriffsbestimmung für Huckepackverkehr wie folgt zu präzisieren:

"Huckepackverkehr: Beförderung von Beförderungseinheiten oder Fahrzeugen im Sinne des ADR im kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Dieser Begriff schließt auch die rollende Landstraße (Verladung von Beförderungseinheiten im Sinne des ADR (begleitet oder unbegleitet) auf für diese Beförderungsart bestimmten Wagen) ein."

Der Kernbereich des Antrags, die Kennzeichnungen des Straßenverkehrs unverändert zu akzeptieren, wurde vom Fachausschuss mehrheitlich unterstützt, wobei jedoch die UIC gebeten wurde, einen neuen Antrag vorzulegen, um die verbleibenden Unsicherheiten auszuschalten.

Einführung des Konzepts der schriftlichen Weisungen in das RID für Triebfahrzeugführer

Dieses Konzept des ADR und des ADN wurde vom RID-Fachausschuss grundsätzlich angenommen, insbesondere mit dem Ziel der internationalen Harmonisierung, er schloss jedoch zum Beispiel das Eingreifen des Triebfahrzeugführers bei Ladungsbränden und Undichtheiten aus und passte die Ausrüstung an, die sich im Führerhaus befinden muss. Deutschland wird einen auf der Grundlage der getroffenen Beschlüsse überarbeiteten Antrag vorlegen.

Arbeiten der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Bezüglich der Überwachung der Hauptluftleitung / Überprüfung der Bremsluft erklärte der Vertreter der ERA, dass für die Aufnahme neuer Bestimmungen in die TSI (Technische Spezifikationen Interoperabilität) Folgeabschätzungen und eine Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen der Eisenbahnsicherheit durchgeführt werden müssten. Bevor die ERA eine kostenträchtige Studie einleiten könne, müsse sie über Begründungen für die Notwendigkeit und Erläuterungen der Ziele für den Gefahrgutbereich verfügen.

Die Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, die Erkenntnisse aus den bisherigen Unfällen zusammenzustellen und sie der ERA zur Einleitung der notwendigen Verfahren zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich des Mindestabstands von 300 mm zwischen Kopfträgerenebene und Tank – Übernahme einer Vorschrift des UIC-Merkblatts 573 – erläuterte der Vertreter der ERA, dass die von der Arbeitsgruppe angenommene Abweichung des Mindestlichtraumprofils oder des Lichtraumprofils Großbritanniens im RID selbst präzisiert werden sollte.

Es wurde darauf hingewiesen, dass das einzige Ziel dieser Ausnahme darin bestehe, Nachteile einer Verringerung des Fassungsraumes, die sich durch ein geringeres Lichtraumprofil ergeben, auszugleichen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bestätigte, dass nicht die Absicht bestehe, Kesselwagen, die in Großbritannien nach dieser Ausnahme gebaut wurden, in Kontinentaleuropa verkehren zu lassen. In Großbritannien gebaute Kesselwagen, die auch für den Einsatz in Kontinentaleuropa vorgesehen sind, würden bereits einen Abstand von 300 mm zwischen Kopfträgerenebene und Tank aufweisen.

Ein vom Vertreter des Vereinigten Königreichs formulierter Text, der diese Einschränkung berücksichtigt und der bezüglich des Güterwagen-Lademaßes G1 auf die TSI Güterwagen und nicht auf das UIC-Merkblatt 505-1 verweist, wurde vom Fachausschuss angenommen.

Bezüglich der Eisenbahnfestigkeit von Kesselwagen erläuterte der Vertreter der UIP, dass das RID eine Formulierung hinsichtlich der an Kesselwagen vorzunehmenden Prüfung der Eisenbahnfestigkeit enthalte, die zu Interpretationsproblemen führe. Der Fachausschuss vertrat die Auffassung, dass für eine Klarstellung eine Fußnote zum derzeitigen Text, in der auf die TSI Güterwagen verwiesen würde, ausreichend sein müsste. Es wurde ein vorläufiger Text angenommen, auf den bei der nächsten Tagung des Fachausschusses auf der Grundlage eines Antrages zurückgekommen werden kann.

Ausschuss der Europäischen Kommission für Interoperabilität

In einer Präsentation erläuterte der Vertreter der ERA die Aufgaben seiner Agentur in Zusammenhang mit der vom RID-Fachausschuss beschlossenen Einführung von Entgleisungsdetektoren. Diese Aufgaben würden unter anderem eine Abschätzung der Erfolgswirksamkeit, der gesellschaftlichen, umweltpolitischen und wirtschaftlichen Auswirkungen sowie der Effizienz umfassen. Darüber hinaus sei eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen.

Erfahrungsaustausch für Sachverständige

Unter der Voraussetzung, dass dem Sekretariat genügend Themenvorschläge für eine Tagesordnung unterbreitet werden, wurde vereinbart, am 10. Juni 2009 vor der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" in Brüssel einen eintägigen Erfahrungsaustausch für Sachverständige abzuhalten.

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“

Der Fachausschuss nahm von den Schlussfolgerungen und Bemerkungen dieser Arbeitsgruppe Kenntnis. Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass eine Risikoanalyse in verschiedenen Ländern zu unterschiedlichen Ergebnissen führen könne, da nationale Unterschiede in der Beurteilung der externen Sicherheit bestünden. Das Angebot der UIC, Zahlen über Unfälle und Beförderungsleistungen zu liefern, auf deren Grundlage die Berechnungen weiter verbessert werden könnten, wurde begrüßt.

Der Fachausschuss unterstützte den Vorschlag des Vorsitzenden, die Gemeinsame Tagung zu bitten, die Arbeit der Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse und Informationen fortzuführen, nachdem wahrscheinlich auch in der WP.15 (ADR) entschieden werden wird, den von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Leitfaden auch für den Straßenverkehr zu nutzen. Das ursprüngliche Ziel der Arbeitsgruppe, die Verfahren zu standardisieren, sei noch nicht erreicht worden. Angesichts einer erneuten Diskussion, die Verkehrsanlagen der Seveso-Richtlinie zu unterstellen, sei es für die Beibehaltung des Status quo erforderlich, über eigene Werkzeuge zu verfügen, die zu einer gleichwertigen Sicherheit führen.

Informationen des CIT und der UIC zum Projekt „E-RAILFREIGHT“

Der Fachausschuss wurde über dieses Projekt, dessen Ziel darin bestehe, durch eine papierlose Beförderung Kosten zu sparen und die Anforderungen des Zolls zu erfüllen. Zum Abschluss seiner Präsentation stellte der Vertreter des CIT dem Fachausschuss die Frage, ob es vorstellbar sei, zukünftig auf die Kennzeichnung und die Bezeichnung zu verzichten und das EDV-Verfahren als Hauptverfahren und das papiergebundene Verfahren als Rückfallebene zu betrachten. Der Fachausschuss sah sich nicht in der Lage, zu diesen Fragen Stellung zu beziehen, da es sich dabei um intermodale, von der Gemeinsamen Tagung zu behandelnde Aspekte handelt.

Nächste Tagung

Die 47. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 16. bis 20. November 2009 voraussichtlich in Luxemburg stattfinden.

Der vollständige Bericht ist auf unserer Website eingestellt.
(Übersetzung)

Expertenunterschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

34. Tagung

Genf, 1.-9. Dezember 2008

Experten oder Beobachter von etwa 30 Staaten und etwa 40 internationalen staatlichen und nicht staatlichen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser vierten und letzten Tagung des Zweijahreszeitraums 2007-2008 im Rahmen der 16. Überarbeitung der UN-Modell-

vorschriften unter dem Vorsitz von Herrn R. Richard (Vereinigte Staaten von Amerika) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teil.

Es wurden 45 offizielle Dokumente und 75 informelle Dokumente (alle in englischer Sprache, wovon mehr als die Hälfte auf Grund von Ad-hoc-Arbeitsgruppen nur wenige Tage vor Beginn oder während der Tagung verteilt wurden) unterbreitet. Diese Arbeitsgruppen waren erforderlich, um diese 16. Überarbeitung abzuschließen. Im Verlauf dieser Tagung wurden zahlreiche Änderungen, auch an den bei den vorhergehenden Tagungen angenommenen Texten, sowie neue Vorschriften angenommen. Daraus wird sich wie üblich eine neue Ausgabe des RID für 2011 ergeben.

Die wichtigsten Beschlüsse und behandelten Themen waren die folgenden:

Bezüglich der **Permeation durch die Wände von Plastikverpackungen** war der Unterausschuss insgesamt der Auffassung, dass es dem Absender obliegt, die Verwendung zweckentsprechender Verpackungen für die Beförderung eines gegebenen Stoffes sicherzustellen. Mehrere Experten bemerkten jedoch, dass der Verpackungshersteller für die Lieferung zweckentsprechender Verpackungen teilweise verantwortlich ist und diese Vorschrift darauf hinauslaufe, dem Hersteller eine nicht eindeutig festgelegte Teilverantwortung aufzubürden, die im Streitfall zu Verwirrungen führen könnte. Diese Vorschrift wurde dennoch angenommen.

Im Zusammenhang mit der **Sondervorschrift 274** (Angabe der technischen Benennungen für die Sammel- eintragungen oder nicht anderweitig genannten Eintragungen (n.a.g.) (s. Zeitschrift 3/2008, S. 31) hat der Unterausschuss keinen Widerstand mehr geleistet und schließlich beschlossen, sich mit wenigen Ausnahmen auf der Grundlage der vorgelegten Begründungen und im Hinblick auf die Lösung der Dokumentationsprobleme dem RID/ADR/ADN anzugleichen. In seinem Harmonisierungsschwung war er auch damit einverstanden, diese Sondervorschrift in Verbindung mit einer neuen Sondervorschrift zuzuordnen. Diese neue Sondervorschrift spezifiziert Beförderungsverbote für spezifische Produkte, denen keine UN-Nummer zugeordnet ist und die bisher nicht von den UN-Modellvorschriften abgedeckt waren und somit keinem Beförderungsverbot unterlagen, was im RID/ADR/ADN nicht der Fall ist.

Bezüglich der **giftigen Stoffe durch Inhalation** wurde die Aufnahme einer neuen Sondervorschrift beschlossen, um diese Stoffe zu identifizieren und die

Vorschriften von Transporten in ortsbeweglichen Tanks strenger zu gestalten.

Die Anträge betreffend die **Prüfungen von großen Lithiumbatterien und den Verbindungen von Lithiumbatterien** wurden angenommen. Mehrere Experten unterstrichen die Notwendigkeit die Vorschriften zu verbessern, insbesondere um eine verstärkte Verwendung dieser Batterien in Elektro- oder Hybridfahrzeugen im Zusammenhang mit den weltweiten Sorgen bezüglich der Treibhausgasemissionen zu ermöglichen. Einige Experten bemerkten jedoch, dass wenn sofortige Maßnahmen für eine vereinfachte Verwendung der großen Batterien getroffen werden müssten, das Thema auf dem Arbeitsprogramm für den nächsten Zweijahreszeitraum beibehalten werden sollte, um zu prüfen, dass diese Maßnahmen für die Sicherheit ausreichend sind und sie gegebenenfalls zu verbessern.

Bezüglich der **Überarbeitung der IAEA-Vorschriften** bemerkte der Unterausschuss, dass die IAEA 2009 eine neue Ausgabe ihrer Vorschriften veröffentlichen wird und die nächste Ausgabe nicht vor frühestens 2013 veröffentlicht wird, dies sie jedoch nicht daran hindern werde, den Überarbeitungsprozess ihrer Vorschriften fortzuführen. Es wurde darüber hinaus davon Kenntnis genommen, dass die IAEA beabsichtigt, einen Kommunikations- und Kooperationsmechanismus für die Harmonisierung der UN-Modellvorschriften und ihrer eigenen Vorschriften zu schaffen. Außerdem wurde davon Kenntnis genommen, dass die IAEA einen Leitfaden über die Sicherung bei der Beförderung radioaktiver Stoffe veröffentlicht hat. Auf Grund der kürzlich erfolgten Veröffentlichung dieses Leitfadens war es nicht möglich, Änderungsanträge zu den die Sicherung betreffenden Vorschriften der UN-Modellvorschriften vorzubereiten, doch könnte diese Frage im nächsten Zweijahreszeitraum behandelt werden.

Bezüglich der **genetisch veränderten Organismen (GMO) und der genetisch veränderten Mikroorganismen (GMMO)** waren einige Experten der Auffassung, dass es nicht zweckmäßig erscheint, bestimmte Vorschriften der UN-Modellvorschriften für diese Stoffe beizubehalten, da sie der Meinung sind, dass sie keine Gefahr während der Beförderung darstellen und ihre Verwendung und Bewegung in verschiedenen Gesetzesvorschriften anders geregelt sind. Andere Experten vertraten hingegen die Auffassung, dass ihre Verbreitung während der Beförderung langfristig zu Umweltschäden führen könnte und ihre Beförderung, insbesondere in Staaten, in denen ihre Verwendung verboten oder eingeschränkt ist, in den UN-Modellvorschriften geregelt sein müsste um eine unbeabsichtigte Verbreitung zu vermeiden. Dieser Grundsatz wurde

angenommen und der Unterausschuss beschloss, dass die UN-Modellvorschriften Vorschriften für die Beförderung dieser Stoffe enthalten sollten.

Im Rahmen der von der chemischen Industrie und den Beförderern geforderten Beschleunigung der **weltweiten multimodalen Harmonisierung** hat eine Arbeitsgruppe ein Mandat ausgearbeitet, das insbesondere die verkehrsträgerspezifischen Organisationen auffordert, sich mit ihren Abweichungen zu den UN-Modellvorschriften und ihren Begründungen zu befassen, und die Regierungen auffordert, das gleiche für ihre eigenen nationalen Regeln zu tun. Diese Arbeit wird nicht leicht sein, da einige Abweichungen nicht von gestern stammen und auf Zeiten zurückgehen, in denen die UN-Modellvorschriften diesbezüglich noch keine Vorschriften enthielten. Einzig einige ehemalige Experten werden in der Lage sein diese zu erklären. In diesem Zusammenhang hat man sogar ins Auge gefasst, ein weltweites Übereinkommen aus der Schublade zu ziehen, das nie geboren wurde ...

Der vollständige Text dieses Berichtes ist auf der Website der Transportdivision der UNECE einsehbar. (Übersetzung)

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Vorbereitung der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

Die 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen findet am 11. und 12. Februar 2009 in Bern statt. Die Tagesordnung der dritten Tagung enthält unter anderem wichtige Punkte zur Annahme, wie die Geschäftsordnung des Ausschusses, vier APTU-Anlagen und ein Dokument betreffend die Einrichtung der nationalen Fahrzeugregister (NVR) für Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG sind, so dass die NVR-Register soweit wie möglich zeitgleich in der Europäischen Gemeinschaft und in allen anderen OTIF-Mitgliedstaaten eingerichtet werden können.

Die Dokumente für diese Tagung wurden von den Arbeitsgruppen WG LEGAL und WG TECH vorbereitet.

1. Einsetzung der WG LEGAL

An der 2. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) im Juli 2007 schlug die Europäische Gemeinschaft (EG) vor, neben der WG TECH (für tech-

nische Fragen) eine zusätzliche Ad-hoc-Arbeitsgruppe des CTE, WG LEGAL zu schaffen, deren Aufgabe darin bestehen sollte, zur Vorbereitung der nächsten Tagung des CTE die rechtlichen Fragen betreffend die Anhänge APTU und ATMF zu prüfen. Mit Rücksicht auf die Reisekosten der Teilnehmer, schlug das Sekretariat vor, die Tagungen der WG LEGAL und der WG TECH an zwei aufeinanderfolgenden Tagen zu halten, WG LEGAL am ersten und WG TECH am zweiten Tag.

Das Sekretariat schlug vor, ausschließlich Englisch als Arbeitssprache der Gruppen zu verwenden.

Nach einer an der 2. Tagung des CTE geäußerten Bitte der französischsprachigen Delegationen, schlug das Sekretariat vor, eine Verdolmetschung vom Französischen ins Englische zur Verfügung zu stellen. An der 1. Tagung der WG LEGAL stellte das Sekretariat diese Leistung zur Verfügung, diese wurde jedoch von den Teilnehmern nicht in Anspruch genommen.

2. Tätigkeiten der WG LEGAL

Von Oktober 2007 bis November 2008 hielt die WG LEGAL fünf Tagungen.

Alle Tagungen fanden in Bern statt, mit Ausnahme der 4. Tagung, die auf Grund einer Überschneidung mit der EURO 08 (Fußball- Europameisterschaft in Österreich und der Schweiz) auf Einladung der Eisenbahnbehörde der Tschechischen Republik in Prag stattfand. Die 5. Tagung fand in Paris statt, so dass die Teilnehmer, insbesondere aus den EU-Mitgliedstaaten, sowie die Vertreter der Europäischen Kommission (GD TREN und ERA) ihre Reisezeiten verkürzen konnten.

Delegationen aus den folgenden **23 Mitgliedstaaten** nahmen an den Tagungen teil: Albanien, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Litauen, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Ungarn und Vereinigtes Königreich.

Die folgenden Mitgliedstaaten waren an allen Tagungen vertreten: Niederlande, Schweiz, Serbien, Slowakei und Vereinigtes Königreich.

Die folgenden supranationalen Organisationen waren an allen Tagungen vertreten: Europäische Gemeinschaft GD TREN und ERA.

Die folgenden nichtstaatlichen Organisationen und Verbände waren ebenfalls vertreten: CER, CIT, UIC und UIP. UIP nahm an allen Tagungen teil.

a) Hauptpunkte, die von der WG LEGAL behandelt wurden:

- Verfahren zur Annahme der endgültigen Niederschriften,
- Änderungen der ER APTU und ATMF,
- Definition und Rolle des Halters,
- Format der Anlagen APTU,
- Varianten, spezifische Fälle und Freistellungen in Verbindung mit den Anhängen APTU,
- Verbesserung des Informationsflusses von EG zu Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitgliedstaaten der EG sind

sowie Punkt zur Information

- Entkoppelungsklausel (Transparenzklausel).

Um zu vermeiden, in alle Details der Revision der ER APTU und ATMF gehen zu müssen, kam die 2. Tagung der WG LEGAL zu dem Schluss, dass die erste Revisionsgruppe, weiterhin unter dem Vorsitz von Herrn Schweinsberg, reaktiviert werden sollte (s. Zeitschrift 4/2004, S. 82/83 und Zeitschrift 3/2006, S. 49).

Die reaktivierte „Schweinsberg“-Gruppe nahm ihre Arbeit im Mai 2008 auf und hielt bis November 2008 fünf Tagungen, um die Änderungen der ER APTU und ATMF vorzubereiten, wobei beide Anhänge den Grundsätzen der neuen Fassung der EG-Interoperabilitätsrichtlinie (2008/57/EG) angepasst wurden. Nach Aufnahme ihrer Arbeit befasste sie sich auch mit dem Entwurf der überarbeiteten EG-Sicherheitsrichtlinie (2004/49/EG) soweit die Instandhaltung von Fahrzeugen betroffen ist. Die Überarbeitungsgruppe legte großen Wert darauf sicherzustellen, dass die gleiche gegenseitige Anerkennung wie in der EG, einschließlich der gegenseitigen Anerkennung zwischen den OTIF-Vertragsstaaten, die nicht Mitglied der EG sind, und über die Außengrenzen der EG in beiden Richtungen hinaus, sichergestellt ist.

b) Ergebnisse

Die WG LEGAL

1. genehmigte die von der reaktivierten „Schweinsberg“-Gruppe vorbereiteten Änderungen der ER APTU und ATMF und schlug vor, diese Änderungen der 3. Tagung des CTE zur Beratung zu unterbreiten,
2. nahm das Zwei-Spalten Format der Anlagen APTU an. Identische/gleichwertige Vorschriften erscheinen auf der gesamten Breite der Seite/ beide Spalten, während spezifische COTIF-Vorschriften in der linken Spalte und die entsprechenden EG-Vorschriften in der rechten Spalte aufgeführt sind. Beide Regelungen können daher in einem Dokument gelesen werden.
3. beschloss, das „Varianten“-Konzept aufzugeben und es durch die Möglichkeit zu ersetzen, das gleiche Ziel zu erreichen, indem spezifische Fälle (auf mehr als einen Staat ausgedehnt) oder alternative Systeme verwendet werden, die in die Einheitlichen Technischen Vorschriften gemäß APTU aufgenommen und mögliche Freistellungen in Betracht gezogen werden. Auf diese Weise wurde die Harmonisierung bei der Handhabung nationaler Unterschiede zwischen den EU- und OTIF-Regelungen erreicht.
4. vereinbarte, dass die Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EG sind, während des Konsultations-Zeitraums (Zeitraum zwischen dem vorläufigen Entwurf der ERA und der endgültigen Redaktion durch ERA) Eingaben zu den TSI-Entwürfen vornehmen können.

Die Aufgabe der WG LEGAL wurde erfüllt und es wird der 3. Tagung des CTE obliegen, über den Fortbestand dieser Arbeitsgruppe zu entscheiden.

3. Tätigkeiten der WG TECH

Alle Tagungen fanden in Bern statt, mit Ausnahme der 7. Tagung, die auf Grund einer Überschneidung mit der EURO 08 (Fußball- Europameisterschaft in Österreich und der Schweiz) auf Einladung der Eisenbahnbehörde der Tschechischen Republik in Prag stattfand. Die

8. Tagung fand in Paris statt, so dass die Teilnehmer, insbesondere aus den EU-Mitgliedstaaten, sowie die Vertreter der Europäischen Kommission (GD TREN und ERA) ihre Reisezeiten verkürzen konnten.

Delegationen aus den folgenden **22 Mitgliedstaaten** nahmen an den Tagungen teil: Albanien, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Litauen, Niederlande, Polen, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Syrien, Tschechische Republik, Ungarn und Vereinigtes Königreich.

Die folgenden Mitgliedstaaten waren an allen Tagungen vertreten: Niederlande, Schweiz, Serbien, Slowakei und Vereinigtes Königreich.

Die folgenden supranationalen Organisationen waren an allen Tagungen vertreten: Europäische Gemeinschaft GD TREN und ERA.

Die folgenden nichtstaatlichen Organisationen und Verbände waren ebenfalls vertreten: CER, CIT, UIC und UIP. UIP nahm an allen Tagungen teil.

a) Hauptpunkte, die von der WG TECH behandelt wurden:

- Verfahren zur Annahme der endgültigen Niederschriften,
- Fahrzeugnummerierungssystem (Anlage P)
 - Konzept des zentralen Organs,
- Nationale Fahrzeugregister (NVR),
 - Einrichtung der NVR für Nicht-EG OTIF Mitgliedstaaten
 - Konzept – Grundsätze und Struktur
- Grundsätze der Register,
- APTU Anlage 1, Allgemeine Vorschriften mit Unter-Anlagen 1A bis 1F,
- APTU Anlage 1N – Lärm (Arbeit nicht fortgeführt, da ein anderes Format der APTU-Anlagen – Zwei-Spalten-Format) angenommen wurde,

- APTU Anlage 3 Güterwagen (Arbeit verlagert auf Grund der Überarbeitung der TSI Güterwagen),
- Vorstellung der ERA-Website,
- Fahrzeughaltermarkierung (VKM)
 - Streichung von Punkt 3.1.6 in den Registrierungsregeln,
 - Information über Zusammenarbeit mit der OSShD.

b) Ergebnisse

Die WG TECH bereitete folgendes zur Annahme durch die 3. Tagung des CTE im Februar 2009 vor:

1. folgende Anlagen APTU:
 - a. Anlage 1A zur Anlage 1 der ER APTU: WESENTLICHE ANFORDERUNGEN
 - b. Anlage 1B zur Anlage 1 der ER APTU: UNTERSYSTEME
 - c. Anlage 1C zur Anlage 1 der ER APTU: TECHNISCHES DOSSIER
 - d. Anlage 1E zur Anlage 1 der ER APTU: BEWERTUNGSORGAN – QUALIFIKATIONEN UND UNABHÄNGIGKEIT
2. Änderung des Punktes 3.1.6 der Registrierungsregeln für VKM,
3. Vorläufiges Dokument zur Einrichtung der NVR-Register für Nicht-EG OTIF Mitgliedstaaten

c) Offene Arbeiten der WG TECH:

1. Dokument betreffend den Beschluss zur Einrichtung des zentralen Organs für das Fahrzeugnummerierungssystem (7. Tagung der WG TECH, Punkt 4 Fahrzeugnummerierungssystem, Schlussfolgerung 1),
2. Vereinbarung zwischen dem OTIF-Sekretariat und der EG betreffend einen gemeinsamen Zeitplan für die Einrichtung der

NVR in den EG- und Nicht-EG OTIF Mitgliedstaaten.

d) Künftige Aufgaben:

1. Allgemeine Struktur der Register
2. Entwicklung von weiteren Einheitlichen Technischen Vorschriften.

(Übersetzung)

**OTIF-Workshop in Belgrad
für Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF**

Belgrad, 26./27. November 2008

Auf Bitte der OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft sind, veranstaltete das Sekretariat am 26./27. November 2008 einen Informations-Workshop. Die Regierung Serbiens hatte sich freundlicherweise bereit erklärt, diesen Workshop in Belgrad durchzuführen. Unser herzlicher Dank geht auch an die Kollegen der Direktion für Eisenbahnverkehr für die perfekte Organisation dieses Workshops.

Die Idee, den Workshop im „regionalen“ Bereich durchzuführen, wurde willkommen, da dies die Reisekosten verringerte und es mehr Delegierten aus dem Bereich ermöglichte, teilzunehmen. Es waren nicht nur Vertreter der Regierungen anwesend, sondern auch Vertreter der Nutzer der COTIF-Vorschriften, wie zum Beispiel Eisenbahnunternehmen und Privatwagenbesitzer, nahmen aktiv teil. Insgesamt nahmen 21 Personen aus Albanien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro und Serbien teil.

Ziel der Veranstaltung war es, Informationen zu aktuellen Interessenthemen auszutauschen, insbesondere die jüngsten Vorschläge der Arbeitsgruppe, die geschaffen wurde, um die erforderlichen Änderungen der beiden technischen Anhänge zum COTIF 1999 (APTU und ATMF) zu prüfen und vorzuschlagen, damit diese mit den gegenwärtigen EG-Vorschriften kompatibel sind und um einen freien Verkehr – auch in den EG-Mitgliedstaaten – von Fahrzeugen, die von Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF gemäß den COTIF-Vorschriften zum Verkehr zugelassen wurden und umgekehrt für Fahrzeuge, die gemäß den EG-Vorschriften zugelassen wurden, sicherzustellen. Die Vorschläge der Arbeitsgruppe, die an der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen beraten werden, wurden im Workshop nicht in Frage gestellt und schienen nach

Klärung einiger Fragen allgemein auf Zustimmung zu stoßen.

Weitere wichtige Punkte, die beraten wurden, waren die Vorschläge an die 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Februar 2009, wie die Einrichtung nationaler Fahrzeugregister (NVR), die parallel zu den EG-Vorschriften geltenden APTU-Anlagen betreffend die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Untersysteme und die Vorschriften, welche die wesentlichen Anforderungen festlegen. Die neue EG-Interoperabilitätsrichtlinie, das Funktionieren der Vorschriften für die Fahrzeughaltermarkierung, die in Kraft ist, die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten und das verwaltungstechnische Funktionieren des Fachausschusses für technische Fragen, wie die Geschäftsordnung, wurden ebenfalls beraten.

Die geplante Zertifizierung der Halter und Organe, die mit der Instandhaltung beauftragt sind (ECM) sowie das Memorandum of Understanding zwischen den Mitgliedstaaten betreffend die gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten und die Prüfungen, die gemäß den Zertifizierungsregeln erfolgen, bildeten ein weiteres sehr wichtiges Thema, insbesondere für die Eisenbahnen und die Privatwagenhalter.

Die Teilnehmer kamen schließlich zum Ende des Workshops zu dem Schluss, dass dieser sehr nützlich war und dass die Beantwortung ihrer Fragen den Wissensstand und das Verständnis der Teilnehmer, sowohl im Hinblick auf die neuen EG-Vorschriften als auch auf die OTIF erheblich verbessert hat.

(Übersetzung)

**Zusammenarbeit mit internationalen
Organisationen und Verbänden**

**Wirtschaftskommission der Vereinten
Nationen für Europa (UNECE)**

**Arbeitsgruppe
„Eisenbahnverkehr“**

62. Tagung

Genf, 18.-20. November 2008

Die Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ kam vom 18. bis 20. November 2008 in Genf zu ihrer 62. Tagung zusammen, die unter dem Vorsitz von Herrn Kulesza

(Polen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn Groot (Niederlande) stattfand.

Wenn auch die Teilnahme im Verlauf des ersten Tages recht gering war (höchstens 10 vertretene Staaten), nahmen schließlich Delegierte von 19 der 56 Mitgliedstaaten der UNECE am zweiten Tagungstag teil. Vertreter der Europäischen Kommission, der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), des TER-Projektes, der UIC und des CIT nahmen ebenfalls an der Tagung teil. Die OTIF war auch vertreten.

Die Arbeitsgruppe behandelte unter anderem die folgenden Fragen, die regelmäßig auf ihrer Tagesordnung erscheinen: Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), TER-Projekt, Verkehrskorridore Europa-Asien, Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr und Produktivität des Eisenbahnverkehrs.

Bezüglich der **Erleichterung beim Grenzübertritt im internationale Eisenbahnverkehr** nahm die Arbeitsgruppe vor allem von den Tätigkeiten in anderen Gremien Kenntnis, sei es die jüngsten Entwicklungen betreffend den Entwurf für einen Anhang 9 „Erleichterung der Verfahren für den Grenzübertritt im internationalen Eisenbahngüterverkehr“ zum Übereinkommen von 1982, der 2009 von der Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ angenommen werden sollte, den Stand des vom CIT vorgestellten Projekts „Frachtbrief CIM/SMGS“, oder den gemeinsam von der OTIF und der OSShD übermittelten und von der OTIF vorgestellten Bericht über die Tätigkeiten im Bereich der Interoperabilität und Harmonisierung der unterschiedlichen Eisenbahnverkehrssysteme. Die Arbeitsgruppe betonte jedoch, dass sie bereit sei, als zwischenstaatliches Forum für Diskussionen zu dienen, die in Zusammenarbeit insbesondere mit der OTIF und der OSShD zur Ausarbeitung eines einheitlichen paneuropäischen Rechtssystems führen würde.

Hauptpunkt der Tagung war vor allem der Workshop über die **Sicherung der Eisenbahnen**, der in enger Zusammenarbeit mit der UIC durchgeführt wurde. Diese stellte die Tätigkeiten der Plattform „Sicherung“ der UIC mit dem Ziel vor, die Regierungen auf die Notwendigkeit aufmerksam zu machen, die Frage der Sicherung im Eisenbahnverkehr anzugehen. Die Arbeitsgruppe beschloss die Schaffung einer „Task Force“, welche entsprechende Empfehlungen für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe im November 2009 ausarbeiten wird.

Schließlich ist zu erwähnen, dass die Arbeitsgruppe beschlossen hat, im Jahr 2009 einen Workshop über die Eisenbahnbeförderung von **Personen mit eingeschränkter Mobilität** durchzuführen.

(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30)

120. Tagung

Genf, 7.-10. Oktober 2008

Bei der genannten Tagung der Arbeitsgruppe war die OTIF am ersten Konferenztag vertreten, an dem erneut der gemeinsame Entwurf von OSJD und OTIF für einen neuen Anhang 9 „Erleichterung der Verfahren für den Grenzübertritt im internationalen Eisenbahngüterverkehr“ zum Übereinkommen über die Erleichterung des Grenzübertritts im Güterverkehr von 1982 („Harmonisierungsübereinkommen“) beraten wurde. Nach Koordinierung der letzten Änderungsvorschläge seitens der OSJD und der EG Kommission kann eine Annahme des Entwurfs, dessen revidierte Fassung mittlerweile vorliegt¹, in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe (2.-6.2.2009) erwartet werden. Als weiterer Schritt zur Inkraftsetzung ist in der Folge die Befassung des Verwaltungsausschusses (AC.3) erforderlich, dessen 9. Tagung im Laufe des Jahres 2009 stattfinden soll.

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (ESCAP)

1. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bangkok, 29.-31. Oktober 2008

Nach einem mehrjährigen Umstrukturierungsprozess innerhalb der ESCAP, die auch die Einrichtung neuer Ausschüsse mit besonderer Aufgabenzuweisung betraf, tagte auch zum ersten Mal der im Rahmen dieses Prozesses eingerichtete neue Verkehrsausschuss der Organisation. Da unter anderem 5 Mitgliedstaaten der OTIF (Frankreich, Islamische Republik Iran, die Niederlande, die Türkei und das Vereinigte Königreich) ebenfalls Mitglied der ESCAP sind, aber auch die

¹ S. <http://www.unece.org/trans/bcf/wp30/documents/ECE-TRANS-WP30-2009-02e.pdf>

zentralasiatischen Staaten, die Russische Föderation und die Volksrepublik China, deren Eisenbahnverkehrspolitik von Bedeutung für die OTIF sind und mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses hat der Generalsekretär an dieser ersten Sitzung des Verkehrsausschusses der ESCAP teilgenommen.

Der Verkehrsausschuss, an dessen Sitzung 24 der 53 Mitgliedstaaten und 9 assoziierten Staaten sowie eine Reihe von internationalen Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen teilnahmen, verabschiedete vier Grundsatzdokumente und zwei sog. Erklärungen. In den Grundsatzdokumenten werden einer voraussichtlich im Herbst 2009 stattfindenden Konferenz der ESCAP-Verkehrsminister Vorschläge zu den Themen „Verkehr und Entwicklung“, „Verkehr und Armut“, „Verkehr und Umwelt“ und „Verkehr und Sicherheit“ zur Annahme unterbreitet. Die beiden Erklärungen betreffen den 50. Jahrestag des Bestandes des sog. Transasiatischen Haupt-Strassennetzes und die Veranstaltung eines Convois von Lastwagen, der im nächsten Jahr von Japan kommend westwärts durch insgesamt 20 ESCAP-Mitgliedstaaten bis in die Türkei rollen soll.

Zur künftigen Sitzungsfrequenz wurde – vorbehaltlich der Bestätigung durch die Minister 2009 – beschlossen, jeweils abwechselnd mit der Ministerkonferenz alle 2 Jahre zu tagen. Durch die Teilnahme der OTIF an der ersten Sitzung ist für die Zukunft sichergestellt, dass die Organisation über die weiteren Arbeiten des Ausschusses unterrichtet bleibt. Ohne entsprechend wichtige, die Interessen der OTIF direkt betreffende Entwicklungen ist aber mittelfristig eine weitere Teilnahme von Vertretern der Organisation nicht geplant.

Weitere Tätigkeiten

5. European und Asian Rail Summit (EARS)

Berlin, 23.-26. September 2008

Während der InnoTrans, der weltgrößten Fachmesse für Verkehrstechnik, die vom 23.-26. September 2008 in Berlin stattfand, veranstaltete die Deutsche Bahn AG den sog. 5. European und Asian Rail Summit (EARS). Verkehrsminister und Generaldirektoren europäischer und asiatischer Eisenbahnunternehmen, Mitglieder und Beobachter aus nationalen und internationalen Verbänden sowie in diesem Jahr die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und die OTIF nahmen an der Veranstaltung teil. Die OTIF

wurde durch den Generalsekretär vertreten. Insgesamt folgten ca. 400 Teilnehmer der in einer Podiumsdiskussion geführten Debatte zum Thema „Europa-Asien: vom Testzug zum Regelangebot“. Unter der Gesprächsführung des Exekutivsekretärs der CER, Herrn Ludewig, diskutierten hochrangige Vertreter europäischer Eisenbahngesellschaften, unter denen auch der CEO von RZD, Herr Jakunin, vertreten war, insbesondere über Fragen der Sicherheit und Zuverlässigkeit solcher Verkehre, der Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber dem Seeverkehr und den administrativen Aufgaben, die mit der Einrichtung solcher Verkehre verbunden sind. Überraschend war, mit welcher Eindeutigkeit und Überzeugung insbesondere die beteiligte DB AG und RZD davon ausgingen, dass die Versuchsverkehre, die mittels des Einsatzes mehrerer Testzüge den erforderlichen Machbarkeitsnachweis erbracht hätten, zu Beginn des nächsten Jahres durch Regelverkehre abgelöst werden. Von allen Teilnehmern wurde hervorgehoben, dass die Haupthindernisse für die Einrichtung solcher Verbindungen nach wie vor beim sachlichen und zeitlichen Aufwand für die Zollabfertigung sowie den wenig transparenten und sich wettbewerbsschädigend auswirkenden Tarifen auf den verschiedenen Infrastrukturabschnitten der beteiligten Transitländer liegen. Auch innerhalb der Russischen Föderation würden – wohl wegen unterschiedlicher geographischer Zuständigkeiten der entsprechenden Behörden – für dieselbe Leistung am Ort A ein erheblich geringerer Tarif berechnet, als für dieselbe Dienstleistung am Ort B. Verschiedene Diskussionsteilnehmer wiesen darauf hin, dass die Marktbeobachtung durch die verladende Wirtschaft so zeitnah und detailgetreu erfolge, dass schon geringste Unterschiede bei der Preisgestaltung der Beförderung auf der Schiene oder Unregelmäßigkeiten wie z.B. Beschädigungen und Verluste zu einer Umleitung von Güterströmen zum Seeverkehr führen würden.

Insgesamt führte die Diskussion zu dem sich aus anderen Gründen verstärkenden Eindruck, dass der transeurasische Schienenverkehr nicht nur in allernächster Zukunft Wirklichkeit wird und sich verstetigt, sondern auch eine hohe praktische und rechtliche Aktualität gewinnen wird.

3. „Romanian Railway Summit“

Bukarest, 7./8. Oktober 2008

Der Generalsekretär nahm am 7. und 8. Oktober 2008 am 3. „Romanian Railway Summit“ in Bukarest teil. Die dritte Auflage der Veranstaltung war insbesondere dem

10-jährigen Jubiläum der vollständigen Privatisierung des rumänischen Eisenbahnwesens am 7. Oktober 1998 gewidmet. Die Besonderheit der rumänischen Lösung liegt darin, dass schon zum damaligen Zeitpunkt die Grundsätze des sog. ersten Eisenbahnpaketes der Europäischen Gemeinschaft eingehalten wurden, wonach die Unternehmen für den Passagierverkehr, den Güterverkehr und dem Betrieb der Infrastruktur nicht nur tatsächlich, sondern auch rechtlich vollständig voneinander getrennt wurden. Damit ist Rumänien neben dem Vereinigten Königreich das einzige Land der Europäischen Gemeinschaft, das dieses Privatisierungskonzept gewählt hat. Die Unternehmen aller drei Sektoren leiden darunter, dass es seither keine kohärente nationale rumänische Eisenbahnpolitik gibt und die in den einzelnen Teilbereichen tätigen Unternehmen kaum mit stabilen, von der Regierung finanziell unterstützten Investitionsprogrammen arbeiten können. Auch während der Veranstaltung äusserten viele Vertreter der rumänischen Seite das Bedauern, dass wegen der im November 2008 bevorstehenden Wahlen zum nationalen Parlament keine ausreichend zuverlässigen Planungsunterlagen für die Folgejahre bestehen.

An der Veranstaltung nahmen mehr als 300 Vertreter nationaler und internationaler Eisenbahnunternehmen, sowie entsprechender Verbände aus den Bereichen Recht, Betrieb, Infrastruktur und Technik teil. Die Konferenzveranstaltung war von einer eindrucksvollen Ausstellung nationaler und internationaler Unternehmen begleitet. In den mehr als 20 Diskussionsbeiträgen nahmen Einzelfragen der rumänischen Eisenbahnpolitik, des Managements vom Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fragen der Finanzierung der Infrastruktur den breitesten Raum ein. Am Nachmittag des ersten Konferenztages, der unter dem Titel „Liberalisierung des Eisenbahnsystems in europäischen Staaten“ stand, hielt der Generalsekretär einen Vortrag zum Thema „Rechtsetzung gegen Wirklichkeit: Die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors in einem liberalisierten Umfeld“. Darin zeigte er anhand konkreter Fallbeispiele auf, dass die europäische Gesetzgebung zur Liberalisierung des Marktes für Eisenbahn-Verkehrdienstleistungen weder im vollen Umfang umgesetzt, noch in allen umgesetzten Teilen durch die Praxis beachtet wird. Er äusserte Verständnis für die Entscheidung der Europäischen Kommission, gegen 24 Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes einzuleiten. Solange nicht einmal die Regierungen von EU-Mitgliedstaaten bereit seien, den sog. Europäischen „Acquis“ zu realisieren, dürfe sich niemand darüber wundern, dass auf der privatwirtschaftlichen Seite im Eisenbahnsektor an vielen Stellen ein der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors abträgliches Zögern der Unternehmen zu beobachten

sei, ihrerseits vollen Gebrauch von den Vorteilen der Handlungsmöglichkeiten in einem liberalisierten Marktumfeld zu machen.

Nach wie vor blieben sowohl der europäische, wie auch die nationalen Gesetzgeber aufgefordert, die Erreichung der Liberalisierungsziele dadurch zu fördern, dass die jeweilige Gesetzgebung in ihren Inhalten eindeutig sei, um Möglichkeiten zur Umgehung und teilweisen oder vollständigen Nichtanwendung auszuschliessen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors hänge entscheidend davon ab, dass alle daran tätigen Unternehmen die sich ergebenden Chancen mit vollem Engagement unter Einhaltung der Wettbewerbsregeln nutzen.

Beitritt der Russischen Föderation zur OTIF

Abschliessende Gespräche mit russischer Delegation

Bern, 14. Oktober 2008

Am 14. Oktober 2008 besuchte eine russische Delegation unter Leitung des Abteilungsleiters aus dem russischen Verkehrsministerium, Herrn Sergej Tugarinov, mit weiteren Mitarbeitern die OTIF am Dienstsitz in Bern. Gegenstand der äusserst konstruktiven Diskussion waren hauptsächlich verbliebene offene Fragen auf russischer Seite, die für die Einleitung und Durchführung der nationalen Entscheidungsprozesse im Ministerrat und in beiden Kammern des Parlamentes von grosser Bedeutung waren.

Dazu zählte unter anderem die Bedeutung von Artikel 28 § 1 COTIF (Schiedsgerichtsbarkeit bei Streitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten), der für die Russische Föderation deswegen problematisch ist, weil sie sich nach nationalem Recht derartigen Verfahren nicht ohne Weiteres unterwerfen darf. Neben rechtlichen Erläuterungen wurde vom OTIF-Sekretariat insbesondere darauf hingewiesen, dass es derartige Fälle in den letzten Jahrzehnten nicht gegeben hat, und auf die Möglichkeit, gemäss Artikel 28 § 3 COTIF durch Abgabe einer entsprechenden Erklärung beim Beitritt zum Übereinkommen die Nichtanwendung der Regelung in Anspruch zu nehmen.

Ferner wurde von russischer Seite die Möglichkeit angesprochen, die russische Sprache als vierte Amtssprache der Organisation nach Artikel 1 § 6 einzuführen. Seitens des OTIF-Sekretariates wurden die dazu erforderlichen inhaltlichen und prozeduralen Schritte

erläutert und insbesondere darauf hingewiesen, dass – das rechtzeitige Eintreten der Vollmitgliedschaft Russlands vorausgesetzt – die Generalversammlung im September 2009 einen entsprechenden Beschluss fassen könnte. Andererseits wurde der russischen Seite aber auch deutlich gemacht, dass die Einlegung eines Vorbehalts dahingehend, dass die Mitgliedschaft von der Einführung der russischen Sprache abhängig gemacht wird, nach der Konvention nicht zulässig wäre. Die russische Seite hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bereits jetzt geprüft werde, den Anwendungsbereich der ER CIM auf die sich an den Seetransport von Mukran nach Baltijsk bzw. Ust-Luga anschließenden Schienenverbindungen in den beiden Häfen bis zum jeweils nächsten Bahnhof (s. Zeitschrift 1/2007, S. 2 ff.) deutlich auf andere Strecken auszuweiten. Der Generalsekretär der OTIF sagte seine volle Unterstützung für darauf gerichtete Bemühungen zu und erläuterte organisatorische und haushaltsrechtliche Voraussetzungen, die geschaffen werden müssten, sollte die russische Sprache zur vierten Amtssprache der OTIF werden.

Weitere Gegenstände der bilateralen Diskussion betrafen die COTIF-Regelungen über die Mitgliedsbeiträge und jährlichen Vorauszahlungen, die Höhe eines eventuellen russischen Mitgliedsbeitrages und dessen Entwicklung für die Fälle, dass weitere Teile des Netzes den ER CIM bzw. CIV unterstellt würden.

Die russische Delegation informierte die Vertreter des OTIF-Sekretariates ausführlich über den erreichten Sachstand, das geplante weitere Vorgehen im Hinblick auf die Herbeiführung der Beitrittsentscheidung in den zuständigen nationalen Gremien und einen dafür denkbaren Zeitraum. Nach den Planungen sollte nach russischer Auffassung der Beitrittsantrag jedenfalls im ersten Quartal 2009 beim Depositar hinterlegt werden. Dafür spreche auch, dass die Gespräche in Bern zur vollständigen und zufriedenstellenden Beantwortung aller Fragen des russischen Verkehrsministeriums geführt hätten.

Beide Seiten waren sich schliesslich einig, dass für den Fall des Beitritts innerhalb des diskutierten Zeitrahmens möglichst in der zweiten Jahreshälfte 2009 ein von der OTIF und dem russischen Verkehrsministerium gemeinsam organisiertes Seminar über Inhalt, Bedeutung und Folgen einer russischen OTIF-Mitgliedschaft und die damit für die Russische Föderation geltenden COTIF-Regime durchgeführt werden sollte. Damit könnte sichergestellt werden, dass allen beteiligten russischen Stellen die für einen reibungslosen Beginn der Anwendung der Regelung der Konvention erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen.

Vorbereitung des Beitritts Aserbaidschans und Georgiens zum COTIF

Seminar zum Thema OTIF-Mitgliedschaft und COTIF-Rechtsordnungen

Baku, 16./17. Dezember 2008

Aserbaidschan und Georgien interessieren sich seit einigen Jahren für die Aktivitäten der OTIF. Bisher hat sich dies auf den schriftlichen Informationsaustausch und auf die Teilnahme an den Generalversammlungen der OTIF mit Beobachterstatus beschränkt. Um die Vorbereitungen beider Staaten für einen Beitritt zum COTIF zu unterstützen, organisierte die OTIF zusammen mit dem Ministerium für Verkehr der Republik Aserbaidschan am 16. und 17. Dezember 2008 in Baku ein Seminar mit dem Titel „Rail Conventions, OTIF Membership and COTIF Regimes“.

Das Programm des Seminars umfasste nicht nur eine Vermittlung von Kenntnissen über das Einheitsrecht COTIF und die OTIF-Mitgliedschaft, sondern auch aufschlussreiche Referate und Präsentationen über die aktuellen Entwicklungen im Eisenbahnwesen Aserbaidschans und Georgiens (wirtschaftliches Umfeld der bisher staatlichen Eisenbahnen, ihre Organisationsstruktur, Kapitalinvestitionen in die Infrastruktur und ins Rollmaterial, rechtliche Grundlagen betreffend den Eisenbahnverkehr).

Im ersten Teil des Seminars, der unter der Leitung des stellvertretenden Verkehrsministers Aserbaidschans, Herrn Musa Panahov, stand, ging es darum, die Fragen der Mitgliedschaft Aserbaidschans und Georgiens bei der OTIF (Organisation und ihre Finanzierung, Beitrittsverfahren und konkrete Auswirkungen eines Beitritts für beide Staaten) vor dem Hintergrund der Inbetriebsetzung der über ihre Gebiete verlaufenden Transportkorridore, insbesondere der neuen im Bau befindlichen Eisenbahnverbindung Baku-Tbilisi-Kars, zu erörtern. Diese Fragen bildeten den Schwerpunkt der Referate des Generalsekretärs der OTIF und der anschließenden Diskussionen.

Im zweiten Teil des Seminars, der unter der Leitung des Generalsekretärs der OTIF stand, ging es insbesondere um einen Überblick über das COTIF und seine Anhänge (Referent: G. Kafka, OTIF), den CIM-Frachtbrief, das vereinfachte Versandverfahren und den Frachtbrief CIM/SMGS (Referent: E. Evtimov, CIT), Haftungs- und Versicherungsfragen (Referentin: E. Hammer-schmiedová, Beitrag R. Freise zu Versicherungsfragen), Beförderungen gefährlicher Güter und technische

Zulassung (Referent: G. Kafka) sowie die verwirklichten oder geplanten Strukturreformen der Aserbaidischen und der Georgischen Eisenbahnen, nationale Regelungen betreffend den Eisenbahnpersonen- und –güterverkehr (Referenten: A. Suleymanli, AZ, N. Abuashvili, GE).

Am Seminar nahmen zwischen 50 und 60 Personen teil, darunter Mitarbeiter des Verkehrsministeriums und sonstiger zentraler Behörden Aserbaidischs (Ministerkabinett, Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, Justizministerium, Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung, Finanzministerium, Staatliches Zollkomitee, Grenzschutz), je ein(e) Vertreter(in) der Organisation TRACECA und des Projektes zur Umsetzung des Abkommens über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen der EU und Aserbaidisch (PCA Implementation Project) sowie Mitarbeiter der Aserbaidischen und der Georgischen Eisenbahnen.

Wie auf Grund der – teilweise auf Englisch und teilweise auf Russisch – geführten Diskussionen geschlossen werden kann, haben die Themen des Seminars dem Interesse der Teilnehmer entsprochen; es war auch ersichtlich, dass die Teilnehmer sich bereits vorher mit den COTIF-Rechtsordnungen in verschiedener Hinsicht und in verschiedenen Zusammenhängen befasst haben.

In Georgien wurden mehrere Versuche in Richtung Privatisierung der Eisenbahn unternommen. Vorerst bleibt die Georgische Eisenbahn (Georgian Railway Ltd.) im Eigentum des Staates. Es wird jedoch ein neues Geschäftskonzept (business modell) erarbeitet.

Aserbaidisch verfolgt mit Interesse die Entwicklung der Gesetzgebung der EU im Eisenbahnbereich und wertet aus, ob sich die nationale Gesetzgebung daran orientieren kann und in welcher Hinsicht. Im Juni 2008 fand in Baku auf Initiative des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ein TAIEX¹-Seminar zum Thema der Eisenbahnreform in Aserbaidisch statt unter Mitwirkung von Vertretern von European Rail Infrastructure Managers (EIM), Community of European Railways and Infrastructure Companies (CER) und Eisenbahnunternehmen aus einigen Staaten der EU. Der Beitritt Aserbaidisch zum COTIF soll ein Element der bevorstehenden Reformen bilden.

Das im Dezember 2008 von der OTIF mit dem Verkehrsministerium Aserbaidischs organisierte Seminar vervollständigte nun das Bild. Es setzt sich die Über-

zeugung durch, dass vor dem Hintergrund der Entwicklung von Handelsbeziehungen mit europäischen Staaten die Einführung der COTIF-Rechtsordnungen bei der Gewinnung neuer Märkte für den Verkehrsträger Schiene von entscheidender Bedeutung sein wird.

Gespräche des Generalsekretärs mit Vertretern Aserbaidischs

Baku, 18. Dezember 2008

Nach den beiden Seminartagen hatte der Generalsekretär der OTIF am 18. Dezember 2008 Gelegenheit, mit dem stellvertretenden Verkehrsminister Aserbaidischs, Herrn Musa Panahov, und dem Präsidenten der Staatlichen Eisenbahngesellschaft von Aserbaidisch (Azerbaijan State Railway), Herrn Arif N. Askerov, gesonderte Gespräche zu führen. Beide Gesprächspartner hoben dabei die generelle Bedeutung, die inhaltliche Qualität der Beiträge und die zahlreiche Teilnahme an der von der OTIF und dem aserbaidischischen Verkehrsministerium organisierten Veranstaltung hervor. Der stellvertretende Minister machte darüber hinaus deutlich, dass das hohe Interesse von aserbaidischischer und georgischer Seite auch den in den jeweiligen Ländern gegebenen politischen Vorgaben der Regierungen entspreche.

Zur Frage des Beitritts Aserbaidischs und Georgiens zur OTIF zeigte sich der Minister überzeugt, dass jedenfalls Aserbaidisch im Jahr 2009 mindestens die Beitrittsentscheidung treffen, den Beitrittsprozess aber vielleicht sogar durch Hinterlegung der entsprechenden Urkunde beim Depositar von aserbaidischischer Seite abschließen könne. Der Beitrittsbeschluss, über den letztlich der Präsident der Republik Aserbaidischs zu befinden habe, sei auf den Weg gebracht worden. Der Minister betonte allerdings, dass der Beitritt eng an die Verwirklichung des Projektes Baku-Tbilisi-Kars gebunden sei, wobei an der Verwirklichung des Projektes wegen der ihm zugrunde liegenden gemeinsamen Beschlüsse der Präsidenten Aserbaidischs, Georgiens und der Türkei kein Zweifel bestehe. Als Haftungsregime für diese wichtige Schienenverbindung kämen aus aserbaidischischer Sicht jedenfalls nur die ER CIM in Frage.

Auch in dem Gespräch mit dem Präsidenten der Staatlichen Eisenbahngesellschaft von Aserbaidisch (ADDY) stand das Projekt der Infrastrukturverbindung von Baku über Tbilisi nach Kars eindeutig im Vordergrund. Da der Präsident an den beiden Seminartagen an einer Sitzung des Koordinierungsrates

¹ EU-Programm "Technical Assistance and Information Exchange"

für dieses Projekt in Tbilisi teilgenommen hatte, konnte er über den aktuellen Sachstand aufgrund neuester Informationen berichten. Danach haben die Bauarbeiten sowohl in der Türkei wie auch in Aserbaidschan begonnen. Auch Herr Askerov wies darauf hin, dass die Beschlüsse der Präsidenten der drei beteiligten Länder alle Akteure verpflichten, das Projekt bis zum Jahre 2010 fertigzustellen. Dieser Verpflichtung könne niemand ausweichen. Der Präsident berichtete auch über das Projekt einer Verbindung von der Grenze zwischen Aserbaidschan und Russland bei Yalama über Baku zur iranisch-aserbaidschanischen Grenze. Auch für diese Verbindung, für die mit einem jährlichen Frachtaufkommen von 15 Millionen Tonnen gerechnet wird, sei der größte Teil der Investitionsmittel von den Regierungen Aserbaidschans und des Iran bereits beschlossen. Für die Verbindung müssen auf dem Gebiet von Aserbaidschan 20 km, auf dem des Iran 170 km gebaut werden. Auch hier haben die Bauarbeiten begonnen und werden hinsichtlich einer wichtigen Brückenverbindung bereits fertiggestellt. Schließlich wurde die Frage der Mitgliedschaft von ADDY zum CIT angesprochen. Es entstand dabei der Eindruck, dass Herr Askerov in einem solchen Beitritt keinerlei Schwierigkeiten sieht. Verabredet wurde, dass der Generalsekretär des CIT ein entsprechendes Einladungsschreiben an den Präsidenten der Staatlichen Eisenbahngesellschaft von Aserbaidschan richtet.

Rechtsprechung

Tribunal de commerce de Marseille

Urteil vom 16. November 2007

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Wagen und Container gemietet hat, haftet für die während der Dauer des Mietvertrags eingetretenen Beschädigungen und Verluste, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich von seiner Haftung aus dem Wagenverwendungsvertrag (Mietvertrag) nicht befreien, indem es darauf hinweist, dass es zur Entgleisung und Beschädigung der gemieteten Wagen und Container auf dem Anschlussgleis des Bestellers eines Mülltransportes gekommen ist, während der Anschlussgleisbenutzer diese Wagen und Container verwendet hat; sie standen daher nicht unter der Obhut des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Da der Anschlussgleisbenutzer nicht als ein Dritter angesehen werden kann, ist der Beweis nicht erbracht, dass

der Schaden nicht durch das Verschulden des Eisenbahnverkehrsunternehmens verursacht wurde.

Vgl. Artikel 1732 des französischen Code civil¹

Die Gesellschaften Groupama Transport S.A. und Ecorail (SNC participations) S.A. gegen die Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)

In der Erwägung, dass mit der am 3. Februar 2005 übermittelten Vorladung die Gesellschaft Groupama Transport S.A. (im Folgenden „Groupama“) und die Gesellschaft Ecorail (SNC participations) S.A. (im Folgenden „Ecorail“) die SNCF vor das Tribunal de Grande Instance de Marseille vorgeladen haben, damit diese

- dazu verurteilt wird,
 - der Groupama einen Betrag von 8'518,54 Euro
 - der Ecorail einen Betrag von 16'200,- FF, gleich 2'469,67 Euro, als Schadenersatz und einen Betrag von 1'524,50 Euro als Selbstbehalt

zuzüglich der Zinsen zum gesetzlichen Zinssatz und jährlicher Kapitalisierung, für die Groupama ab dem 14. April 2004 und für Ecorail ab dem Datum der ersten Klageerhebung;

- sowie der Groupama einen Betrag von 3'000.- Euro in Anwendung des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen,
- das Ganze mit vorläufiger Vollstreckbarkeit;
- mit allen Prozesskosten zu Lasten der SNCF, zu zahlen an ... (Rechtsanwälte in Marseille);

In der Erwägung, dass mit Anordnung zur mündlichen Verhandlung vom 5. September 2006 der für die mündliche Verhandlung zuständige Richter des Tribunal de Grande Instance de Marseille sich zu Gunsten des Tribunal de commerce de Marseille (Handelsgericht) für nicht zuständig erklärt hat;

In der Erwägung, dass daher das Verfahren vor diesem Gericht wiedereröffnet wird;

¹ Vgl. Artikel 4 § 1 CUV, wonach der Verwender der Wagen auch für vermutetes Verschulden haftet.

Des Weiteren in der Erwägung, dass die SNCF mit schriftlichen Schlussfolgerungen, die vor Gericht vorgebracht wurden, beantragt:

- dieses Verfahren mit dem Verfahren, in dem sich die SNCF und die Gesellschaft Gan Eurocourtage entgegenstehen, zusammenzulegen,
- zu beschließen, das Verfahren auszusetzen, bis das Tribunal Administratif (Verwaltungsgericht) über die Haftung der städtischen Gemeinschaft (*Communauté urbaine*) Marseille Provence Métropole (nachstehend „MPM“) urteilt,

ersatzweise, auf Grund der Artikel L 133-6 des Code de Commerce und 31 der neuen *Zivilprozessordnung* (*Code de procédure civile*):

- die Forderungen, Einreden und Schlussfolgerungen der Gesellschaften Ecorail und Groupama vollständig abzuweisen,
- sie auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zur Zahlung eines Betrags von 3'000.- Euro an die Antragstellerin zu verurteilen,
- sie zur Tragung aller Kosten, einschließlich der Kosten der gerichtlichen Gutachten, zu verurteilen.

In der Erwägung, dass Groupama und Ecorail bei der Verhandlung beantragen:

- die 7 Tage vor Anhörung der Plädoyers eingereichten Schlussfolgerungen als unzulässig zu erklären,
- im Verlauf der Verhandlung die Vorlage der Versicherungspolice zuzulassen,
- bezüglich des Containers Nr. 6 die Zahlung in Bar oder Überweisung auszusprechen.

...

Tatbestand und Verfahren:

Ecorail stellt der SNCF Container oder Metallkisten sowie bei der Gesellschaft France Wagons angemietete Wagen zu Verfügung, die für den Transport der städtischen Abfälle der MPM verwendet werden.

Am 18. Januar 2001 entgleiste der Zug Nr. 484878 auf Grund eines Weichenfehlers, was zu Beschädigungen an

drei Containern sowie an Wagen und den Installationen der SNCF führte.

In der Erwägung, dass MPM für den Schaden verantwortlich ist, klagte die SNCF vor dem Tribunal de Grande Instance, das sich als nicht zuständig erklärte und die Angelegenheit an das Tribunal Administratif de Marseille verwies, vor dem das Verfahren immer noch hängig ist.

Die Gesellschaften Ecorail und France Wagons haben ihrerseits beim Tribunal de Grande Instance eine Klage gegen die SNCF eingereicht, doch hat die Gesellschaft France Wagons ihre Klage zurückgezogen, nachdem sie mit der SNCF zu einer Regelung gelangt ist.

Die Angelegenheit wurde gestrichen, jedoch zu Unrecht, da Ecorail ihre Klage nicht zurückgezogen hatte, so dass diese zusammen mit ihrem Versicherer, der Gesellschaft Groupama, die SNCF am 3. Februar 2005 erneut verklagt hat.

Die SNCF machte daraufhin die Unzuständigkeit des Tribunal de Grande Instance geltend, das ihrem Antrag stattgegeben hat. Der mit der Vorbereitung der mündlichen Verhandlung beauftragte Richter verwies die Angelegenheit am 5. Juni 2006 an das zuständige Tribunal de Commerce.

Die Angelegenheit wird somit vor diesem Gericht verhandelt, wobei Groupama erklärt, das sie in die Rechte ihres Versicherten eingetreten ist. Sie fordert den Betrag der von ihr geleisteten Entschädigung in Höhe von 8'518,54 Euro ein. Ecorail fordert ihrerseits die Rückzahlung eines Betrages von 1'524,50 Euro, entsprechend dem Selbstbehalt der Versicherung sowie 2'469,67 Euro für die Instandsetzung eines Containers sowie einen Betrag von 3'000.- Euro auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung mit vorläufiger Vollstreckung ein.

...

Zur Frage der Aussetzung des Verfahrens:

Um sich der von der SNCF beantragten Aussetzung des Verfahrens in Erwartung des Urteils des Tribunal Administratif betreffend die Haftung von MPM zu widersetzen, bringen die Gesellschaften Groupama und Ecorail vor, dass es nicht von Bedeutung sei, wer die Verantwortung für das Entgleisen trägt, da Ecorail seine Container an die SNCF vermietet habe und diese verpflichtet sei, ihr die Container in gutem Zustand zurückzugeben, und dass darüber hinaus der Anschlussvertragsvertrag zwischen der SNCF und MPM in Anwen-

derung des Artikels 1145 des Code civil gegen sie nicht einwendbar sei.

Die SNCF erwidert, dass

1. der Zug zum Zeitpunkt seines Entgleisens nicht unter ihrer Obhut gewesen sei und einzig von MPM verwendet worden sei,
2. ihre Eigenschaft als Mieterin von keinem vorgelegten Beweisstück bewiesen werde,
3. sie als Verwahrerin des Gegenstands sich auf jeden Fall befreien könne, indem sie den Beweis des Verschuldens eines Dritten erbringt,

dass es unmöglich sei, ein Urteil zu fällen, solange das Tribunal Administratif sich nicht zum Verschulden von MPM geäußert hat.

In der Erwägung, dass sich aus den Tatbestandsmerkmalen ergibt, dass Ecorail keine vertragliche Bindung zu MPM, jedoch zur SNCF hat, da letztere selbst das Mietverhältnis einräumt, da sie in ihrer Klageschrift vor dem Tribunal Administratif anführt, dass „für den Transport von Abfällen, die SNCF bei der Gesellschaft Ecorail mit Containern ausgestattete Wagen mietet. Die Container sind Besitz der Gesellschaft Ecorail...“; dass das Vorliegen von Dokumenten, die das Bestehen eines Mietvertrages beweisen, nicht erforderlich ist, da das Mietverhältnis sich aus den betreffenden Umständen ergibt;

In der Erwägung, dass die SNCF somit verpflichtet ist, die Container in gutem Zustand zurückzugeben und demnach Ecorail und deren Versicherer für die entstandenen Schäden zu entschädigen hat und sich nicht von ihrer Haftung befreien kann, indem sie vorbringt, dass der Zug zum Zeitpunkt des Entgleisens nicht in ihrer Obhut war, was Ecorail nur sehr indirekt betrifft, da der Anschlussgleisvertrag, wie von ihr zutreffend vorgebracht, nicht einwendbar ist.

In der Erwägung, dass aus diesen Gründen der Antrag der SNCF auf Aussetzung des Verfahrens abzuweisen ist;

Zur Verjährung der Ansprüche:

... Es ist offenkundig, dass die Beziehungen zwischen der SNCF und Ecorail im Rahmen eines Mietvertrages festgelegt sind und somit einer Verjährungsfrist von 10 Jahren unterliegen, das Vertragsverhältnis nicht auf einem Beförderungsvertrag mit einer einjährigen Ver-

jährungsfrist beruht und somit der Anspruch von Ecorail als nicht verjährt zu erklären ist.

Zur Zulässigkeit der Klageanträge von Groupama:

Die SNCF führt die Unzulässigkeit der Klage von Groupama mit der Begründung an, dass letztere weder den Beweis einer vertraglichen Subrogation (Gläubigerwechsel) mangels Übereinstimmung zwischen der Entschädigungszahlung und dem Subrogationsakt, noch den Beweis einer gesetzlichen Subrogation erbringe, da sich einerseits aus der Abtretungsquittung, die mehr als zwei Jahre nach Eintreten des Schadens erstellt wurde, ergebe, dass der Versicherer die Entschädigungszahlung nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist geleistet hat, und andererseits die obligatorische Natur der Zahlung nicht bewiesen sei, da die Police der Akte nicht beigelegt wurde.

Groupama erwidert, dass sie den Grundsatz ihrer Garantie nie in Frage gestellt habe und ihrer Versicherten die zweijährige Verjährung nicht entgegenhalten könne. Sie bittet das Gericht um Genehmigung, die Versicherungspolice im Verlauf der Verhandlung vorlegen zu können.

In der Erwägung, dass das Gericht das Vorlegen der Police im Verlauf der Verhandlung genehmigt hat und feststellt, dass die obligatorische Natur der Zahlung beachtet wurde, und im Bewusstsein, dass es auch offenkundig ist, dass die zweijährige Verjährungsfrist nicht zum Tragen kommt, da Groupama ihre Garantie nie in Zweifel gestellt hat;

In der Erwägung, dass bezüglich der gezahlten Entschädigung in Höhe von 8'518,54 Euro, diese einem etwas niedrigeren Betrag als jenem entspricht, der vom Sachverständigen, Herrn S. angegeben wurde, nämlich 11'320.- Euro, abzüglich des Selbstbehalts von 1'524,50 Euro = 9'795,50 Euro, wobei die Differenz sich wahrscheinlich, trotz des Fehlens einer Dispache (Schadensberechnung), durch die Anwendung eines Alterskoeffizienten ergibt.

In der Erwägung, dass es demnach obliegt zu urteilen, dass die gesetzliche Subrogation Artikel L 172-29 des Versicherungsgesetzes (*Code des assurances*) entspricht und die Klageanträge von Groupama als zulässig zu erklären sind.

Zur Haftung der SNCF:

Die SNCF bringt vor, dass die Ansprüche gegen die falsche Person gerichtet seien, da offenkundig sei, dass der Zug sich zum Zeitpunkt des Unfalls unter der Obhut

der städtischen Gemeinschaft befand und dass selbst in der Annahme, dass ein Vertrag über die Lieferung der Container zwischen ihr und Ecorail geschlossen wurde, festzustellen sei, dass der Mieter für den Verlust nicht verantwortlich ist, wenn dieser Verlust insbesondere auf das Verschulden eines Dritten, in diesem Falle der MPM, die für die SNCF einen Dritten darstellt, zurückzuführen ist, und dass es Ecorail im Rahmen der Klage vor dem Tribunal Administratif obliege, die Verurteilung von MPM für die entstandenen Schäden zu beantragen.

Die Gesellschaften Groupama und Ecorail unterstreichen die Tatsache, dass die Klage nicht gegen die SNCF als Verantwortliche für das Entgleisen gerichtet sei, sondern gegen sie in ihrer Eigenschaft als Mieterin und dass gemäß Artikel 1732 des Zivilgesetzbuches der Mieter für die Schäden oder die Verluste haftet, die während der Nutzung des Mietgegenstands entstehen, sofern dieser nicht den Beweis erbringt, dass diese ohne sein Verschulden entstanden sind, und dass es dem Vermieter nicht zugemutet werden könne, den Abschluss des Verfahrens abzuwarten, bevor er entschädigt wird, da die SNCF dem Tribunal Administratif erklärt hat, dass sie Ecorail entschädigt hat, was jedoch nicht den Tatsachen entspricht, dass darüber hinaus MPM kein Dritter sondern ein Nutzer der Containerwagen ist.

In der Erwägung, dass wie bereits oben festgestellt, die Angelegenheit im Rahmen der Beziehungen zwischen der SNCF und Ecorail, d. h. auf der Grundlage eines Mietvertrags, zu prüfen ist und festzuhalten ist, dass Ecorail nicht als Dritter im Verhältnis zur SNCF zu betrachten ist, so dass letztere für die Schäden an den Containern haftet;

Zur Unbegründetheit der Klageanträge von Ecorail :

...

Aus diesen Gründen

nachdem es die Rechtssache entsprechend dem Gesetz verhandelt hat,

in Anbetracht der heutigen Verhandlung

befindet das Tribunal de Commerce de Marseille, dass die von Groupama und Ecorail vorgebrachten schriftlichen Schlussfolgerungen zulässig sind;

befindet es, dass kein Anlass besteht, das Verfahren auszusetzen;

erklärt es die Anträge von Groupama und Ecorail als zulässig;

stellt es fest, dass die SNCF im Rahmen dieser Streitsache haftbar ist;

verurteilt es die SNCF,

- Groupama einen Betrag von, 8'518,54 Euro und
- Ecorail einen Betrag von 1'524,50 Euro

in der Hauptsache zuzüglich Zinsen zum gesetzlichen Zinssatz ab dem Zeitpunkt der ursprünglichen Klageerhebung zu zahlen;

bestätigt es der SNCF, dass diese gegen die Gan Eurocourtagage als Versicherer der MPM eine Streitverkündung eingereicht hat;

verurteilt es die SNCF zur Zahlung eines Betrages von 2'000.- Euro gemäß den Bestimmungen des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung;

verurteilt es die SNCF zur Zahlung der Kosten dieses Verfahrens, einschließlich aller Gebühren;

ordnet es, entsprechend den Bestimmungen des Artikels 515 der neuen Zivilprozessordnung insgesamt die vorläufige Vollstreckung an;

weist es alle darüber hinaus gehenden Anträge und Schlussfolgerungen, die diesem Urteil widersprechen, ab.

...

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 23. Ergänzungslieferung, August 2008

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt die notwendige Aktualisierung; Texte und Kommentierungen werden vervollständigt

(zuletzt s. Zeitschrift 2/2008, S. 26). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften. Bei der 23. Ergänzungslieferung kann man feststellen, dass der Aktualisierungsbedarf hinsichtlich dieser Gesetze und Vorschriften am größten war. Etwa drei Viertel der neu eingefügten Blätter fallen unter „Deutsches Recht“ und „Recht der Bundesländer“.

Im Abschnitt „Europäisches Recht“ wurde einerseits die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur auf den neusten Stand gebracht (Änderung durch die Richtlinie 2007/58/EG) und die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, neu aufgenommen. Unter den Verordnungen erscheint zusätzlich die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Eine dem eigentlichen Text der Verordnung vorangestellte nichtamtliche Inhaltsübersicht soll den Nutzern die Orientierung erleichtern.

Bereits im Jahre 2006 wurde der allgemeine Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege aufgenommen (eingeordnet im Abschnitt „Empfehlungen / Vorschriften / Tarife“). Nun kommen die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (ebenfalls deren allgemeiner Teil) hinzu. Es handelt sich um eine unverbindliche Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für ihre Geschäftsbeziehungen mit Zugangsberechtigten.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der Informationsflut die Übersicht behält.