



Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**2/2001**

109. Jahrgang • April - Juni

# Inhaltsverzeichnis

## Mitteilungen des Zentralamtes

Liste der Linien CIV, S. 21

Liste der Linien CIM, S. 21

## Organe der OTIF

### Verwaltungsausschuss

95. Tagung - Bern, 10./11.5.2001 - S. 21

## Gefährliche Güter

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

Genf, 7.-11.5.2001, S. 22

### Gemeinsame Tagung RID-ADR

Bern, 28.5.-1.6.2001, S. 25

## Weitere Tätigkeiten

Ausbildungskurs - Jurmala, 11.-15.6.2001 - S. 28

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" - Genf, 20.4.2001 - S. 29

### Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und Donaukommission

Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und

gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI) - Straßburg, 16.5.2001, S. 29

### Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXIX. Ministerkonferenz - Baku, 7./8.6.2001 - S. 30

### Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2001 - Bern, 15./16.5.2001 - S. 31

## Rechtsprechung

Landgericht Berlin - Urteil vom 29.7.1999 - Kammergericht Berlin - Urteil vom 11.8.2000 - Haftung der Eisenbahn (CIM), teilweiser Verlust, Verbrauchsabgaben, S. 32

## Sonstige Informationen

### Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Seminar über Wegeentgelt und Bahnpolitik der EU - Paris, 16.-18.5.2001 - S. 41

### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI) - Brüssel, 17./18.5.2001 - S. 41

## Bücherschau

Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.), EG Verkehrsrecht, 1. Ergänzungslieferung, S. 42

Schmidt, Karsten (Bandredakteur), Münchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Handelsgeschäfte, Recht des Zahlungsverkehrs, S. 43

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 43

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

# 2/2001

109 Jahrgang - April - Juni

## **Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr**

Quartalszeitschrift des Zentralamtes  
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

### **Mitteilungen des Zentralamtes**

#### **Liste der Linien CIV** (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

#### **Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 49 vom 1. Juni 2001**

*Abschnitte "Deutschland", "Österreich", "Dänemark",  
"Schweden" und "Schweiz"*

Infolge der in den oben erwähnten Abschnitten vorge-  
nommenen Änderungen wurden diese Abschnitte neu  
herausgegeben.

#### **Liste der Linien CIM** (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

#### **Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 66 vom 1. Juni 2001**

*Abschnitte "Deutschland", "Dänemark", "Litauen",  
"Norwegen" und "Schweden"*

Infolge der in den oben erwähnten Abschnitten vorge-  
nommenen Änderungen wurden diese Abschnitte neu  
herausgegeben.

### **Organe der OTIF**

#### **Verwaltungsausschuss**

95. Tagung

*Bern, 10./11. Mai 2001*

Der Ausschuss, in seiner neuen Zusammensetzung, kam  
unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frank-  
reich) zu seiner ersten ordentlichen Tagung am 10. und  
11. Mai 2001 in Bern zusammen (s. Zeitschrift 1/2001,  
S. 2).

Der Ausschuss genehmigte den Geschäftsbericht 2000  
sowie den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung  
2000. Der endgültige Kilometersatz, der die Grundlage  
für die Berechnung der Beiträge 2000 bildet, wurde auf  
sFr. 6.00 festgesetzt. Der Ausschuss nahm Kenntnis von  
der Finanzlage der OTIF, die als gut bezeichnet werden  
kann. Auf Grund der negativen Entwicklung des Wert-  
papierpakets musste jedoch ein Aufwendungsüberschuss  
des Geschäftsjahres 2000 in Höhe von sFr. 33'418.41 aus  
dem Reservefonds entnommen werden.

In diesem Zusammenhang nahm der Ausschuss von der  
vom Zentralamt hinsichtlich der Verwaltung des Kapitals  
des Reservefonds der OTIF geführten Anlagepolitik

Kenntnis. Angesichts der kurzfristigen Risiken in Verbindung mit einigen Anlagen, beschloss er die Schaffung einer Fluktuationsreserve.

Darüber hinaus genehmigte er die Ernennung eines Mitarbeiters englischer Muttersprache, Herrn David Ashman, und schaffte damit die Voraussetzungen für die von der 6. Generalversammlung beschlossene vorgezogene Einführung des Englischen als dritte Arbeits- und Verhandlungssprache in den Organen der OTIF ab 1. Januar 2001 (s. Zeitschrift 6/2000, S. 391 ff und Zeitschrift 1/2001, S. 2).

Der Ausschuss hörte schließlich die detaillierten Erklärungen des Generaldirektors zum Stand der Arbeiten hinsichtlich der Jahresziele 2001, zum Terminplan in Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm 2001, zum Konzept betreffend die Umsetzung der ER APTU/ATMF und zur Zusammenarbeit mit der OSShD. Der Ausschuss wird die Prüfung dieser Fragen bei seiner nächsten Tagung fortsetzen.

Zum Schluss stellte der Generaldirektor ein Programm zur internen Entwicklung sowie ein "Fitnessprogramm" für das Zentralamt vor, das insbesondere ein Projekt zur Entwicklung der EDV-Ausrüstung sowie ein Projekt zur Umgestaltung des Konferenzsaales beinhaltet. Der Ausschuss wird auch diese Themen bei seiner Herbsttagung detailliert prüfen.

Die 96. Tagung des Ausschuss wird am 8. und 9. November 2001 in Paris stattfinden.

## Gefährliche Güter

### **Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)**

*Genf, 7.-11. Mai 2001*

#### **Änderungsprotokoll 1993 des ADR-Übereinkommens**

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass 8 Jahre nach dessen Unterzeichnung, zwölf Staaten noch immer nicht diesem Protokoll beigetreten sind, was dessen Inkrafttreten weiterhin verhindert ...

#### **Multilaterale Vereinbarungen**

Der Vertreter der internationalen Straßentransportunion (IRU) appellierte an die zuständigen Behörden, die multilateralen Vereinbarungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen, da sie zu Verwirrungen und Wettbewerbsverzerrungen führen können.

Es wurde daran erinnert, dass entsprechend den Randnummern 2010 und 10 602, die Sondervereinbarungen normalerweise dazu dienen, die erforderlichen Versuche im Hinblick auf die Änderung der Vorschriften der Anlagen A und B des ADR durchführen zu können, damit diese der Entwicklung im Bereich der Technik und der Industrie angepasst werden. Darüber hinaus wurde bedauert, dass nicht zu diesem Zweck mehrere von den Vorschriften des ADR abweichende multilaterale Vereinbarungen vorgesehen sind.

Es wurde außerdem daran erinnert, dass eine multilaterale Vereinbarung nur auf dem Gebiet der Staaten Anwendung finde, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Daher bestünde kein großes Interesse daran, Vereinbarungen zwischen geographisch entfernten Staaten zu treffen, wenn die Transitländer nicht dazu bereit sind, diese zu unterzeichnen.

#### **Bemerkung des Zentralamtes**

Geht es nicht eher darum, auf versteckte Weise Abweichungen auf nationaler Ebene zu genehmigen, die auf Grund der Rahmenrichtlinie nicht begründet werden können?

#### **Beförderungen mit Bestimmungsorten in der Russischen Föderation**

Verschiedene Delegationen machten auf die bestehenden Probleme aufmerksam, insbesondere dahingehend, dass diese Beförderungen vom Erhalt einer Genehmigung abhängen, deren Preis von den örtlichen Behörden willkürlich festgesetzt wird und somit von einer durchquerten Region zur anderen unterschiedlich ist. Dabei handelt es sich oft um andere Stoffe, als diejenigen, die von der Regierung der Russischen Föderation vorgesehen sind. Darüber hinaus muss auch die Route genehmigt werden. Es wurde daran erinnert, dass diese Vorgehensweise nicht dem ADR entspricht und nur zu einer Behinderung des internationalen Handels und der wirtschaftlichen Entwicklung führt, ohne dabei die Sicherheit zu erhöhen. Der Vertreter der Russischen Föderation versprach, die Situation zu verbessern, indem insbesondere die nationale Regelung dem ADR angeglichen und die Genehmigungen für die Route durch ein System der Straßenbeschilderung,

wie es in Europa verwendet wird, ersetzt werden.

### Übergangsfrist

Die Vertreter des Europäischen Rates der chemischen Industrie (CEFIC), der IRU und der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) stellten fest, dass die Texte zwei Monate vor dem Inkrafttreten immer noch nicht verfügbar sind und fragten sich, ob es tatsächlich möglich sein wird, diese ab 1. Juli anzuwenden, und ob die entsprechend diesen neuen Vorschriften durchgeführten Beförderungen ab 1. Juli in allen Staaten zugelassen werden.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass eine Übergangsfrist vorgesehen und übereingekommen wurde, während dieser Frist die alte und die neue Regelung so flexibel als möglich zu verwenden. Es obliege jeder Vertragspartei ihren Pflichten hinsichtlich des anwendbaren internationalen Rechts nachzukommen, ob es sich nun um das ADR oder um die Richtlinie 2001/7/EG handelt.

### Bemerkung des Zentralamtes

Die Frage wurde auch im Rahmen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR angesprochen (s. S. 26 und Zeitschrift 6/2000, S. 396).

### Verwendung anderer Beförderungsdokumente

Mehrere Delegationen unterstützten den Grundsatz eines (von der IATA unterstützten) Antrags der FIATA, demzufolge (bei Beförderungen, die einer Luft- oder Seebeförderung vor- oder nachgestellt sind) ein Luft- oder Seebeförderungsdokument anstelle eines vorgeschriebenen Beförderungsdokuments verwendet werden kann, da die darin enthaltenen Informationen jenen des UN-Modellvorschriftenwerks entsprechen und das gleiche Sicherheitsniveau gewährleisten.

Es wurde festgestellt, dass die ADR-Beförderungen gewöhnlich dem CMR-Übereinkommen unterliegen und demnach üblicherweise das CMR-Dokument verwendet wird.

Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass weder die CMR noch das ADR ein bestimmtes Dokumentenmuster vorschreiben. Zweck des CMR-Dokuments ist es, das Bestehen eines Beförderungsvertrags zu beweisen, doch hindert das Fehlen eines solchen Dokumentes nicht die Anwendung der CMR.

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass der Antrag der FIATA keine ausreichenden Begründungen

enthält. Tatsächlich schreibe das ADR eine Reihe von Informationen vor, die für die Straßenbeförderung als unerlässlich erachtet werden und die vom IATA-Regelwerk oder dem IMDG-Code nicht verlangt werden. Der Antrag hätte die Gründe angeben müssen, warum diese Informationen im Falle einer der Luft- oder Seebeförderung vor- oder nachgestellten Straßenbeförderung weggelassen werden können. Darüber hinaus würde die alleinige Verwendung des IATA-Dokuments es nicht erlauben, den Absender im Sinne des Straßenbeförderungsvertrags klar zu identifizieren, was im Rahmen der Umsetzung der Vorschriften betreffend die Pflichten der Beteiligten (Kapitel 1.4) Probleme bereiten würde.

Der zur Abstimmung gestellte Antrag der FIATA wurde abgelehnt.

Es muss daran erinnert werden, dass der CIM-Frachtbrief bei Eisenbahnbeförderungen unerlässlich ist.

### Sicherheit in Straßentunnels

(s. auch Zeitschrift 6/2000, S. 398)

Die Arbeitsgruppe nahm zur Kenntnis, dass die Regierung des Vereinigten Königreichs beabsichtigt, für die Tagung im November Anträge auf der Basis der gemeinsamen Arbeiten der OECD und der AIPCR vorzubereiten.

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis von einem nach dem Unglück im Mont-Blanc-Tunnel in Auftrag gegebenen Bericht des Institut national de l'environnement industriel et des risques (nationales Institut für industrielle Umwelt und Risiken) (INERIS, Frankreich) über die von zur Zeit nicht als gefährliche Güter eingestuft Stoffe ausgehenden Gefahr im Hinblick auf die Brandsicherheit in Tunnels.

Der Vertreter Österreichs wünschte, dass hinsichtlich der Beförderungsbedingungen von gefährlichen Gütern durch Tunnels, die Arbeiten zu einem harmonisierten Ansatz auf europäischer Ebene führen. Er äusserte jedoch die Hoffnung, dass sie nicht dazu führen, dass alle Stoffe, die unter besonderen Bedingungen eine Gefahr darstellen können, als gefährliche Güter eingestuft werden.

### Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD)

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass der Binnenverkehrsausschuss die Arbeitsgruppe beauftragt hatte, die Antworten auf einen Fragenkatalog betreffend das CRTD zu prüfen und, falls er dies für erforderlich halte, eine

Sondergruppe zu bilden, die damit beauftragt wäre zu prüfen, wie das CRTD im Hinblick auf eine Förderung der Beitritte geändert werden könnte.

Es wurden die Gründe in Erinnerung gerufen, welche die Regierungen dazu bewogen hatten, verschiedene Übereinkommen im Bereich der Haftung und des Schadenersatzes auszuarbeiten, einerseits insbesondere auf der Ebene der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Folge der Unfälle, bei denen große Umweltschäden durch Erdöl aufgetreten sind, und andererseits nach dem Unfall von Los Alfaques zur Schaffung des CRTD auf der Ebene der ECE/UNO führte. Da das 1989 angenommene CRTD nur von zwei Staaten unterzeichnet und von keinem ratifiziert wurde, war es erforderlich, die Gründe hierfür zu erforschen und eventuell die von einigen Staaten als zu hoch erachteten Haftungshöchstbeträge zu überprüfen.

Es wurden auch die verschiedenen Gründen aufgeführt, welche die Staaten an einem Beitritt zum CRTD hindern könnten, unter anderem die wenigen Unfälle im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter und die Tatsache, dass die Folgen dieser Unfälle zur Zeit von den allgemeinen Versicherungssystemen abgedeckt werden können; die Schwierigkeit, die Nutzniesser eines solchen Übereinkommens zu ermitteln, da die potentiellen Opfer keine identifizierbare Gruppe bilden; die geringe Bereitschaft der Beförderer, sich mit viel Geld an Schadensersatzfonds für schlecht ermittelbare Folgen von unwahrscheinlichen Unfällen zu beteiligen; die Schwierigkeit, in einem einzigen Übereinkommen drei verschiedene Verkehrsträger zu behandeln; die Tatsache, dass das Übereinkommen je nachdem positive oder negative Folgen für Staaten hat, die keine Vertragsparteien sind. Diese Erklärungen können ohne weiteres aus den Erläuternden Bemerkungen der ECE/UNO zur CRTD, die unter dem Kennzeichen ECE/TRANS/84 veröffentlicht wurden, abgeleitet werden.

Einige Delegationen vertraten die Auffassung, dass die Beförderung auf Binnenwasserstraßen getrennt behandelt werden sollte.

Der Vertreter der ZKR informierte die Arbeitsgruppe über eine Anhörung der Fachorganisationen und Gewerbeverbände am 16. Mai 2001 sowie über eine Sitzung der Regierungsexperten am darauffolgenden Tag, um über die Alternativen zu beraten, insbesondere ob das CRTD beibehalten oder ein getrenntes Übereinkommen über die Haftung bei Beförderungen auf Binnenwasserstraßen geschaffen werden sollte. Er äusserte den Wunsch, dass das Sekretariat der ECE/UNO an dieser Sitzung teilnehme und dass, falls diese beschlossen würde, die Ausarbeitung eines getrennten Übereinkommens unter der gemeinsa-

men Leitung der ECE/UNO, der ZKR und der Donaukommission erfolge (s. auch S. 29).

Es wurde übereingekommen, dass es im Hinblick auf eine nationale Anwendung eines solchen Übereinkommens zweckmässiger wäre, über einen globalen Ansatz für die drei Verkehrsträger zu verfügen. Da das CRTD bereits existiere, sollten sich die Arbeiten auf dieses Übereinkommen konzentrieren. Bevor neue Instrumente gefördert würden, sollte versucht werden, das Problem zu verstehen und dem so einfach wie möglich Abhilfe zu schaffen.

Mehrere Delegationen fragten sich, ob die Arbeitsgruppe den geeigneten Rahmen für diese Arbeiten bildet, da dieses Übereinkommen in erster Linie die Rechts- und Versicherungsexperten interessiere. Es wurde jedoch übereingekommen, dass die Experten im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter an diesen Überlegungen und gegebenenfalls an weiteren Arbeiten beteiligt werden sollten, und die vom Ausschuss erteilte Aufgabe erfüllt werden müsse.

Entsprechend der Forderung des Ausschusses beschloss die Arbeitsgruppe, während ihrer nächsten Tagung vom 5. bis 9. November eine parallel verlaufende Sitzung einer Expertensondergruppe vorzusehen, die damit beauftragt wäre, die Frage zu prüfen und dem Ausschuss im Lichte der Antworten zum Fragenkatalog Empfehlungen zur Vorgehensweise vorzulegen.

Diese parallele Sitzung wird ohne Übersetzung stattfinden. Die Mitglieder der Gruppe wurden gebeten, ihre Delegationen mit entsprechenden Experten zu besetzen.

Der Vorsitzende forderte die Delegationen auf, sicherzustellen, dass falls dies nicht bereits geschehen ist, die Antworten auf den Fragenkatalog dem Sekretariat mindestens 12 Wochen vor der November-Tagung übermittelt werden.

#### **Bemerkung des Zentralamtes**

Ein Vertreter des Rechtsdienstes des Zentralamtes wird an dieser Expertensondergruppe teilnehmen. Diese Frage könnte auch später im Rahmen der CIM behandelt werden.

#### **Beförderung und Klassifizierung von Feuerwerkskörpern**

(s. Zeitschrift 6/2000, S. 401 ff)

#### **Bemerkung des Zentralamtes**

Dieses Problem wurde auch im Rahmen der Gemeinsa-

men Tagung RID/ADR erörtert (s. nachfolgend).

## Gemeinsame Tagung RID/ADR

*Bern, 28. Mai - 1. Juni 2001*

24 Regierungen und 9 nichtstaatliche internationale Organisationen haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn A. Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Sie galt einerseits der Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks und andererseits den bei der Umstrukturierung offen gebliebenen Fragen sowie der Behandlung von neuen und verschiedenen Fragen. Von den etwa hundert zu prüfenden Dokumenten (die Hälfte als informelle Dokumente, von denen etwa zwanzig im Verlauf der Tagung verteilt wurden) wurden 80 % von der Gemeinsamen Tagung behandelt.

### Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks

Diese Arbeiten wurden zwei **ad-hoc**-Arbeitsgruppen übertragen, von denen sich die eine mit den Fragen zu den Gefäßen und Tanks für Gase im Rahmen dieser Harmonisierung sowie mit den Tanks im Allgemeinen, und die andere mit der Harmonisierung der Teile 1, 2, 3 und 5 befasste. Die Arbeiten konnten jedoch nicht abgeschlossen werden. Der größte Teil der Schlussfolgerungen, zu denen die Arbeitsgruppen gelangt war, wurden von der Gemeinsamen Tagung angenommen. Im Zusammenhang mit der Harmonisierung hat die Gemeinsame Tagung, was das Beförderungsdokument anbelangt, die optionelle Reihenfolge der Informationen (d. h. entweder zuerst die UN-Nummer oder zuerst die Stoffbezeichnung), die Angabe der Nebengefahr und die Streichung der Angabe "RID/ADR" angenommen. Außerdem erklärte sie sich bereit, die Gasgefäße mit UN-Zulassung in das Regelwerk aufzunehmen.

### Arbeitsmethoden

Die Gemeinsame Tagung beschloss, für ihre Arbeiten die gleichen Regeln anzuwenden wie die WP.15 für das ADR. Diese Regeln betreffen die vorzulegenden offiziellen Dokumente und ihre genormte Darstellung (analytische Zusammenfassung, zu fassender Beschluss, zusammenhängende Dokumente) sowie die informellen Dokumente mit den Bedingungen, unter denen sie zur Prüfung vorgelegt werden können.

### Schaffung einer Arbeitsgruppe zu den Normen

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass es nicht zweckmäßig ist, wie von der Schweiz beantragt, eine neue Arbeitsgruppe zu bilden, deren Aufgabe darin bestünde, einerseits zu prüfen, welche Normen einen Zusammenhang mit dem RID/ADR aufweisen, und andererseits festzustellen, auf welche Normen inwieweit Bezug genommen werden kann. Sie waren der Auffassung, dass bereits im Rahmen des CEN (Gruppe WG 83) ein Verfahren aufgebaut worden sei und dieses Verfahren, insbesondere unter Berücksichtigung der anderen Ziele im Bereich der Normierung auf Ebene der Europäischen Union zufriedenstellend arbeite.

Andere Delegationen teilten hingegen die Meinung der Schweiz, wonach das Kontrollorgan für dieses Verfahren zur Aufnahme von Verweisen eine von den Verfahren des Gesetzgebers, also von der Gemeinsamen Tagung abhängige Gruppe sein sollte. Es handele sich nicht nur um Normen des CEN, sondern auch um ISO-Normen, UIC-Merkblätter oder andere. Darüber hinaus sollten auch andere Staaten als die Mitgliedstaaten des CEN an diesem Kontrollverfahren beteiligt sein.

Der Vertreter der UIC teilte mit, dass das jetzige Verfahren im Falle der Gasgefäße zufriedenstellend funktioniert habe, dass jedoch das gegenwärtige Problem eher die Tanks betreffe. Dementsprechend schlug er vor, dass die Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu Tankfragen diese Rolle für Tanknormen übernimmt.

Die Arbeitsgruppe genehmigte die Schaffung dieser Arbeitsgruppe.

### Beförderung von durch radioaktive Stoffe kontaminierte Schrottladungen

Der Vertreter Deutschlands erläuterte die Probleme, die sich aus der Beförderung von durch radioaktive Stoffe kontaminierte Schrottladungen ergeben, die nicht als solche deklariert seien. In der Praxis sei es üblich, solche Schrottladungen nach dem Feststellen radioaktiver Kontamination in ihr Ursprungsland zurückzusenden, wobei dies jedoch nicht das Sicherheitsproblem löse. Er beantragte, die Sondervorschrift des Teils 7 zu ändern, um zu präzisieren, dass in einem solchen Falle Abhilfemaßnahmen zu ergreifen sind (Bezeichnung, Bezettelung, usw.). Danach könne die Beförderung fortgesetzt werden.

Einige Delegationen waren der Auffassung, dass das RID und das ADR nicht dazu benutzt werden sollten, Probleme in Zusammenhang mit der illegalen Beförderung von Abfällen zu lösen, die eher unter die direkte Zuständigkeit

der IAEA oder anderer Gesetzgeber fallen. Die entsprechenden Sicherheitsvorschriften bestünden bereits im RID/ADR, wobei sich das Problem der Nichtbeachtung des RID/ADR sowie anderer Vorschriften stelle.

Der Vertreter Deutschlands wird einen konkreten Antrag vorbereiten, um das durch solche Situationen geschaffene Sicherheitsproblem zu regeln.

### Übergangsfrist

Ein Antrag betreffend die Interpretation der Vorschriften betreffend die Übergangsfrist von 18 Monaten, der eine völlige Flexibilität bei der Anwendung der alten und neuen Vorschriften empfiehlt, war Gegenstand kontroverser Debatten. Das Dokument ist jedoch für das ADR bereits von der WP.15 angenommen worden. Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Situation im RID unterschiedlich ist, da in den Fällen, in denen die alten Vorschriften angewendet werden, im Frachtbrief ein entsprechender Vermerk anzubringen ist.

Der Vorsitzende war einerseits der Auffassung, dass sich bei diesen Übergangsvorschriften nur die Dauer geändert habe (18 Monate statt 6 oder 12 Monate) und andererseits die alten Vorschriften genauso sicher seien wie die neuen. Daher sollte pragmatisch und mit Vernunft vorgegangen werden. Diese Ansicht wurde von mehreren Delegationen geteilt.

### Bericht über Unfälle/Zwischenfälle

(s. auch Zeitschrift 6/2000, S. 350 ff und 1/2001, S. 5 ff)

Der Vertreter Deutschlands stellte die beiden Berichte der Arbeitsgruppe zu Abschnitt 1.8.5 (Bericht über Unfälle/Zwischenfälle) vor und hob die Punkte hervor, zu denen die Gemeinsame Tagung einen Beschluss fassen sollte, insbesondere die Anwendung auf andere Beteiligte als den Beförderer, das Kriterium der unmittelbaren Gefahr des Austretens, die unterschiedlichen Beträge und Schadensgrenzen im Bereich des Straßen- und des Eisenbahnverkehrs. Er fasste eine neue Tagung der Arbeitsgruppe ins Auge, um insbesondere das Berichtsformular auszuarbeiten.

Mehrere Delegationen äußerten Vorbehalte zu diesen neuen Vorschriften und beantragten ihr Inkrafttreten zu verschieben, um von den Erfahrungen mit den Berichten der Sicherheitsberater (Abschnitt 1.8.3) zu profitieren. Der Vertreter der FIATA bedauerte insbesondere, dass die Be- und Entladevorgänge, die 30 % der Unfälle darstellen, nicht berücksichtigt worden seien. Die Vertreter der IRU und Belgiens stellten fest, dass der Beförderer nicht in der Lage sei, das Formular über den Unfallher-

gang aus Gründen rechtlicher Inkompatibilität (Versicherungsvertrag) zu unterzeichnen.

Einige Delegationen stimmten dem angestrebten Ziel (Verbesserung der Vorschriften auf der Grundlage der bei Unfällen gewonnenen Erfahrungen), das einen ausgezeichneten Ausgangspunkt darstelle, zu. Der Vertreter der Niederlande erklärte, dass das Austreten von Stoffen auch bei Umweltschäden berücksichtigt werden sollte. Der Vertreter der tschechischen Republik sprach sich gegen die Berücksichtigung der Be- und Entladevorgänge aus, da diese seiner Meinung nach nicht Bestandteil der Beförderung seien. Der Vertreter der UIC war der Meinung, dass das Berichtsformular für das angestrebte Ziel, d.h. insbesondere für die Verbesserung der Vorschriften ungeeignet sei.

Die Gemeinsame Tagung nahm schließlich die beiden folgenden Grundsätze an:

- a) zur Ergänzung des Abschnitts 1.8.5 sollten das RID und das ADR eine Mindestliste der Kriterien beinhalten, die eine Berichtspflicht erfordern;
- b) das RID und das ADR sollten ein Formularmuster beinhalten, aus dem die Mindestanforderungen bezüglich der Informationen hervorgehen, welche die zuständigen Behörden an die Sekretariate weiterzuleiten haben.

Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass er auf der Grundlage dieses Beschlusses eine neue Tagung der Arbeitsgruppe für den 30. und 31. August 2001 organisieren und die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im September 2001 mitteilen werde.

### Beförderung und Klassifizierung von Feuerwerkskörpern

(s. auch Zeitschrift 6/2000, S. 401-403)

Der Vertreter der Niederlande machte auf einen schweren Unfall bei der Lagerung von Feuerwerkskörpern aufmerksam, der sich im Mai 2000 in seinem Land ereignet und 22 Menschenleben und zahlreiche Verletzte gefordert sowie bedeutenden Sachschaden verursacht habe. Dieses Problem sei dem UN-Expertenausschuss vorgelegt worden. Da jedoch vor Dezember 2002 kein Beschluss gefasst und ein solcher Beschluss nicht vor dem 1. Januar 2005 im RID/ADR berücksichtigt werden könne, habe er einen Fragebogen ausgearbeitet, der es ihm ermöglichen sollte, zur Verhinderung derartiger Unfälle im Bereich des RID/ADR eine dringliche Lösung vorzuschlagen. Der Vertreter der Niederlande erläuterte sein, dem UN-Unterausschuss unterbreitetes Dokument. Auf der Grundlage

durchgeführter Prüfungen sei eine Liste sogenannter „Standardklassifizierungen“ für Feuerwerk aufgestellt worden, die auch als Instrument für die Vollziehung verwendet werden könnte.

Einige Delegation machten darauf aufmerksam, dass es sich nicht um einen Unfall im Rahmen einer Beförderung gehandelt habe und es vielleicht zweckmäßiger wäre, eine Lösung im Bereich der Vorschriften betreffend die Verwendung, die Handhabung und die Lagerung von Explosivstoffen an Arbeitsplätzen zu suchen.

Andere Delegationen stellten fest, dass die fraglichen Feuerwerkskörper nicht ordnungsgemäß klassifiziert und somit die Beförderungsvorschriften nicht eingehalten worden seien. Sie machten darauf aufmerksam, dass die Klassifizierungskriterien nicht in Frage zu stellen seien, vertraten jedoch die Meinung, dass die Überprüfung der Anwendung dieser Kriterien verstärkt werden sollte. In diesem Falle seien die betreffenden Feuerwerkskörper über den Seeweg aus einem Staat gekommen, der nicht COTIF-Mitgliedstaat / ADR-Vertragspartei sei, und es sei in mehreren COTIF-Mitgliedsstaaten / ADR-Vertragsparteien üblich, eine Klassifizierung unter der Kontrolle der zuständigen Behörde zu fordern, bevor solche Stoffe nach der Zwischenlagerung im Hafen auf der Schiene oder auf der Straße weiterbefördert werden. Sie forderten eine Harmonisierung der Vorgehensweise auf der Ebene der COTIF-Mitgliedsstaaten / ADR-Vertragsparteien. Verschiedene Delegationen äußerten den Wunsch, dass eine Überprüfung der Klassifizierung durch die zuständige Behörde vorgeschrieben wird wie dies bei den n.a.g.-Eintragungen dieser Klasse der Fall ist. Die Niederlande beabsichtigen, der nächsten Gemeinsamen Tagung einen Antrag zu unterbreiten.

Der Vorsitzende forderte die Teilnehmer auf, den ihnen unterbreiteten Fragebogen so schnell wie möglich auszufüllen, damit der Vertreter der Niederlande der nächsten Tagung einen entsprechenden Antrag vorlegen kann.

### Sondervorschrift 640

“640 Die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 2 angegebenen physikalischen und technischen Eigenschaften, die zu einer unterschiedlichen Festlegung der Beförderungsbedingungen innerhalb der gleichen Verpackungsgruppe führen, sind ebenfalls im Frachtbrief anzugeben.”

Der Vertreter des CEFIC beantragte die Streichung dieser Vorschrift, da ihm die Vorschrift betreffend zusätzliche Informationen im Beförderungsdokument (die für andere Verkehrsträger nicht gefordert werden) vom Standpunkt

der Sicherheit aus als nicht gerechtfertigt erscheinen; sie sei für multimodale Beförderungen ungeeignet und erfordere äußerst kostspielige Neuprogrammierungen der Informatiksysteme der Absender.

Einige Delegationen zogen eine Kompromisslösung vor, um diese Vorschrift auf die Fälle zu begrenzen, in denen ihre Anwendung unbedingt erforderlich ist. Sie hielten diese Information nicht nur für die Kontrollbehörden, sondern auch für eine gute Kommunikation zwischen Versender und Beförderer für erforderlich.

Der Vorschlag einer kleinen Arbeitsgruppe zur Verkürzung der in das Beförderungsdokument aufzunehmenden Information bezüglich der physikalischen und technischen Eigenschaften, die zu unterschiedlichen Beförderungsbedingungen führen (Tanks, IBC, usw.) wurde von der Gemeinsamen Tagung angenommen. Der vorgeschlagene Text ermöglicht eine sofortige Identifizierung der verschiedenen Beförderungsbedingungen, erfordert nur eine sehr kurze Darstellung im Beförderungsdokument und nur eine knappe Ergänzung in Spalte 6 der Tabelle A.

Die durch Beförderungen im Anschluss an eine See- oder Luftbeförderung entstehenden Probleme können durch das Hinzufügen eines Satzes im Text der Sondervorschrift 640 gelöst werden, durch den präzisiert wird, dass diese Vorschrift keine Anwendung auf diese Beförderungen findet.

### RID-Sondervereinbarung 2001/1 der Schweiz

Die **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe empfahl allen Staaten, diese Sondervereinbarung zu unterzeichnen, damit die von der WP.15 beschlossenen Übergangsvorschriften auch auf Kesselwagen und Tankcontainer Anwendung finden und letztere im kombinierten Straßen-Schiene-Verkehr befördert werden können.

### Luftdicht verschlossene Tanks

Der Vorsitzende der **Ad-hoc**-Arbeitsgruppe informierte die Gemeinsame Tagung darüber, dass eine Mehrheit der Arbeitsgruppe für den Antrag des Vereinigten Königreichs zur Legalisierung der im Straßenverkehr üblichen Praxis gewesen sei.

Einige Delegationen äußerten sich besorgt darüber, da dies bedeute, dass giftige Stoffe der Verpackungsgruppen II und III in Tanks mit Sicherheitsventilen ohne Berstscheibe befördert werden dürfen, was zu schweren Unfällen im Falle eines Produktaustritts durch das Ventil führen könne. Es wurde auch festgestellt, dass die Annahme

dieses Antrags eine umfassende Überarbeitung des rationalisierten Ansatzes und der Zuweisung der Tankcodierungen in Tabelle A des Kapitels 3.2 zur Folge haben würde.

Andere Delegationen erinnerten daran, dass im Straßenverkehr luftdicht verschlossene Tanks mit Vakuumventilen versehen seien und diese Praxis im ADR durch technische Anforderungen an Vakuumventile geregelt werden sollte. Es wurde auch unterstrichen, dass die Voraussetzungen bei Land- und Schienenbeförderungen stark voneinander abweichen. Der Vertreter der Niederlande wird einen Antrag auf der Grundlage der von der Gemeinsamen Tagung und dem RID-Fachausschuss angenommenen, doch seinerzeit von der WP.15 abgelehnten Vorschriften unterbreiten.

Der Antrag des Vereinigten Königreichs wurde zur Abstimmung gestellt und abgelehnt.

### Zukünftige Arbeiten

Für die Tagung vom 10. bis 14. September 2001 wurde folgende Tagesordnung angenommen:

1. Fortsetzung der Harmonisierung mit dem UN-Modellvorschriftenwerk (alle offen gebliebenen Dokumente sind vorrangig zu behandeln).
2. Fehlerverzeichnis zur RID/ADR-Ausgabe vom 1. Juli 2001.
3. Bei dieser Tagung offen gebliebene Dokumente.
4. Parallel tagende Arbeitsgruppe zu Tankfragen und Bericht an das Plenum.

## Weitere Tätigkeiten

### Ausbildungskurs

*Jurmala, 11.-15. Juni 2001*

Um die Anwendung des Rechtssystems COTIF in der baltischen Region zu fördern, veranstaltete die OTIF in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Verkehr der Republik Lettland einen Ausbildungskurs über das einheitliche internationale Eisenbahnbeförderungsrecht und damit zusammenhängende Sachgebiete, der vom 11. bis 15. Juni 2001 in Jurmala (Lettland) stattfand. Die Kurs-

sprache war Englisch mit Simultanübersetzung ins Russische.

Am Kurs nahmen 23 Teilnehmer teil, davon 17 aus Lettland, 4 aus Litauen und 2 aus Estland. In der Gruppe waren sowohl Kaderleute als auch Sachbearbeiter der Eisenbahngesellschaften und der für den Eisenbahnbereich zuständigen Behörden vertreten.

In zwei einleitenden Referaten wurden die lettischen Eisenbahngesellschaften "Latvijas Dzelzceļš" und "Baltijas Ekspresis" mit ihrer Entstehungsgeschichte, den Ergebnissen der letzten Jahre und Konzeptionen für die Zukunft vorgestellt. Eine Vorstellung der OTIF durch den Generaldirektor des Zentralamtes schloss sich an.

Drei Mitarbeiter des Zentralamtes, die von einem niederländischen Gefahrgutexperten unterstützt wurden, hielten in erster Linie Vorträge betreffend die einzelnen durch das COTIF umfasste Bereiche: Institutionelle Entwicklung der OTIF (Protokoll von Vilnius), die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV in der gegenwärtigen und in der nach dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius anwendbaren Fassung, das gegenwärtige und das neue Wagenrecht (RIP und ER CUV), das Infrastrukturnutzungsrecht (ER CUI) und das Gefahrgutrecht (RID). Anschließend an eine übersichtliche Darstellung der internationalen Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger im Bereich der Gefahrguttransporte wurde das RID im Zusammenhang mit dem allgemeinen Thema "Sicherheit des Eisenbahnverkehrs" erörtert. Die neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER APTU) und für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF), bildeten ebenfalls Gegenstand eines Referates, in dem nicht nur die bereits angenommenen Grundsätze des neuen Zulassungsrechtes, sondern auch das Konzept seiner Umsetzung präsentiert wurde.

In zwei Vorträgen der Gastreferenten (Europäische Kommission - Generaldirektion für Energie und Verkehr und Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs) wurde die Transportpolitik der Europäischen Gemeinschaften, die Liberalisierung im Eisenbahnbereich und die Interoperabilität einerseits sowie die Grundsätze und Erfahrungen der Bahnreform im Vereinigten Königreich als Beispiel der Umsetzung einer liberalen Transportpolitik andererseits dargelegt.

Zwei von den Eisenbahnverbänden CIT und UIC entsandte Referenten präsentierten und erläuterten die von diesen Verbänden aufgestellten Vorschriften und Abkommen - die Ausführungsvorschriften des CIT zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV und die technischen Bestimmungen des Übereinkommens über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (RIV) und des Übereinkommens über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr (RIC).

Alle Teilnehmer haben am letzten Tag an der freiwilligen Abschlussprüfung teilgenommen. Die sehr guten Ergebnisse dieser Prüfung lassen darauf schließen, dass das Ziel des Kurses erfüllt wurde und die erwünschten Kenntnisse erworben wurden.

Dem Gastland gebührt Dank für die einwandfreie organisatorische Vorbereitung und vorbildliche Betreuung der Teilnehmer und der Referenten.

### **Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden**

#### **Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)**

##### **Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr"**

*Genf, 20. April 2001*

Ein Vertreter des Zentralamtes nahm an der 35. Tagung der Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr", die am 20. April 2001 in Genf stattfand, teil.

Im Verlauf dieser Tagung wurde die Arbeitsgruppe insbesondere mündlich über die Schlussfolgerungen informiert, zu denen die Gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" und die Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr", die am 19. April 2001 stattfand, bezüglich der Rolle der Eisenbahnen im Bereich der Förderung des kombinierten Verkehrs gelangt ist. Hervorgehoben wurde insbesondere die Notwendigkeit, einerseits die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen und andererseits die Qualität der Leistungen zu verbessern und die Kosten zu senken. Diese Schlussfolgerungen werden als Arbeitsgrundlage für die folgenden Tagungen der Arbeitsgruppe "Kombinierter Verkehr" (3.-5.9.2001) und der Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr" (16.-18.10.2001) dienen, in denen es festzustellen gilt, ob eine "Qualitätsentwick-

lung" durchführbar ist und ob es möglich ist, auf internationaler Ebene einen Verhaltenskodex auszuarbeiten.

Die Arbeitsgruppe wurde auch über die Tätigkeiten in anderen internationalen Gremien, insbesondere der OECD, der UNCTAD und dem CMI, bezüglich der Möglichkeit einer Annäherung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftungsbestimmungen im Bereich des kombinierten Verkehrs, informiert. Entsprechend dem vom Binnenverkehrsausschuss im Februar erneuerten Mandat (s. Zeitschrift 1/2001, S.9), wird die Arbeitsgruppe ihre Bemühungen im Hinblick auf eine Harmonisierung dieser Bestimmungen fortsetzen und diese Frage bei ihrer nächsten Tagung erneut prüfen.

#### **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und Donaukommission**

##### **Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)**

Anhörung der Gewerbeverbände und internationalen Organisationen

*Straßburg, 16. Mai 2001*

Entsprechend einem Mandat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat eine gemeinsame Expertengruppe des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) und der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) einen Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI) erarbeitet. Vor der Beratung des Entwurfs in einer Sitzung der Regierungsexperten der europäischen Länder, die am 17. Mai 2001 stattfand, lud die ZKR die Fachorganisationen und Gewerbeverbände, die von der Binnenschifffahrt betroffen sind, zu einer Anhörung am 16. Mai 2001 beim Europarat in Straßburg ein. Die OTIF war durch einen Mitarbeiter des Sekretariates vertreten.

Im Hinblick auf eine Zunahme grenzüberschreitender Gefahrgutbeförderungen auf Binnenschiffen zielt die Initiative der ZKR darauf ab, dem Bedürfnis nach einem einheitlichen Haftungsregime bei diesen Beförderungen zu entsprechen, nachdem das vom Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission

der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) ausgearbeitete "Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD)"<sup>1</sup> nicht in Kraft getreten ist<sup>2</sup>.

Ebenso wie das Internationale Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See" (HNS-Übereinkommen) und wie das CRTD-Übereinkommen sieht der Entwurf eine Gefährdungshaftung für außervertragliche Ansprüche vor, verbunden mit Haftungsbefreiungsgründen.

Die Vertreter des Binnenschiffahrtsgewerbes sowie der Union der Europäischen Industrie- und Handelskammern (UECC) Rhein, Rhone, Donau, Alpen haben die Initiative grundsätzlich begrüßt. Sie waren sich einig, dass eine Rechtsangleichung ein wesentliches Interesse der Binnenschiffahrt darstellt. Sie waren jedoch überzeugt, dass die Einführung der Gefährdungshaftung und die Kanalisierung der Schadenersatzansprüche auf den Schiffseigentümer mit Rückgriffsrecht gegen den Schadensverursacher noch einer weiteren Prüfung und Diskussion bedürfen. Zudem wiesen sie auf den Zusammenhang dieser Regelungen und insbesondere der Haftungshöchstgrenze mit der Frage nach der Versicherbarkeit des Risikos hin.

Seitens der OTIF wurde vorerst eine zurückhaltende Stellung bezogen, da grundsätzlich ein einheitliches Rechtsregime betreffend die zivilrechtliche außervertragliche Haftung für Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter entstehen, für alle Landverkehrsträger vorzuziehen wäre. Derzeit werden im Rahmen der ECE/UNO die Gründe dafür ermittelt und analysiert, warum das CRTD-Übereinkommen nicht durch eine ausreichende Zahl von Mitgliedstaaten unterzeichnet und ratifiziert worden ist (s. Bericht über die Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter des Binnenschiffahrtsausschusses der ECE/UNO, S. 23/24). Es empfiehlt sich, die Ergebnisse dieser Analyse abzuwarten. In einem zweiten Schritt könnte dann geprüft werden, inwieweit die Sonderlage der Binnenschiffahrt ein gesondertes Übereinkommen erfordert. Ähnliche Auffassungen gingen aus den Stellungnahmen des Europäischen Rates der chemischen Industrie (CEFIC) und der Union der Industrien der Gemeinschaft (UNICE) hervor. Die weitere Ent-

wicklung bleibt abzuwarten.

## **Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)**

### **XXIX. Ministerkonferenz**

*Baku, 7./8. Juni 2001*

Der Generaldirektor des Zentralamtes hatte Gelegenheit an der diesjährigen Ministerkonferenz der OSShD teilzunehmen und sich mit einem kurzen Statement, das nachfolgend abgedruckt ist, vorzustellen. Damit konnte ein weiterer Schritt getan werden in Richtung einer neu definierten und verstärkten Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der OSShD, wie anfangs des Jahres, anlässlich eines Besuchs des Generaldirektors am Sitz der OSShD in Warschau beschlossen (s. Zeitschrift 1/2001, S.10). Die beiden Organisationen arbeiten gegenwärtig an einem „gemeinsamen Standpunkt“, der die Philosophie der Zusammenarbeit zum Ausdruck bringen und die Felder der künftigen Zusammenarbeit abstecken soll.

„Ich freue mich sehr, dass ich an dieser XXIX. Ministerkonferenz der OSShD einige Worte an Sie richten darf.

Ich glaube, es ist richtig und wichtig, dass die beiden Organisationen OSShD und OTIF eine konstruktive, vertrauensvolle Zusammenarbeit pflegen, die nur gewinnen kann durch Kontakte, wie Sie sie mir mit der Einladung zu Ihrer Tagung ermöglicht haben.

Solche Zusammenkünfte dienen ja nicht nur der harten Arbeit, sondern auch der Pflege der Beziehungen, des gegenseitigen Kennens und Verständnisses.

Ich bin dankbar dafür, dass Sie mich mit Ihrer Einladung einbezogen haben. Ich werde mit wertvollen Erfahrungen an meine Arbeit zurückkehren und dazu wird auch eine tiefe Sympathie für die Gastfreundschaft Aserbaidshans zählen.

Die Eisenbahnen, meine Damen und Herren, waren einmal fast überall im Raum unserer Organisationen eigentliche „Staaten im Staat“ - dies durchaus im positivem Sinn verstanden. Sie leisteten - und leisten - gute, zuverlässige Arbeit. Sie entwickelten auch früh eine fruchtbare internationale Zusammenarbeit, die sogar in schwierigsten Krisenzeiten über alle Grenzen hinweg Bestand hatte.

Doch die Zeiten ändern sich. Es ist wohl nicht falsch festzustellen, dass es diese besondere Stellung der Eisenbah-

<sup>1</sup> S. Zeitschrift 2/1990, S. 32 ff

<sup>2</sup> Das CRTD-Übereinkommen wurde im Jahre 1989 abgeschlossen und am 1. Februar 1990 zur Unterzeichnung aufgelegt, jedoch nur von zwei Staaten unterzeichnet und von keinem Staat ratifiziert.

nen über kurz oder lang in vielen Ländern nicht mehr geben wird. Die Bahnen werden in mehr unternehmerisch-eigenverantwortliche Unabhängigkeit entlassen mit einer klaren Unterscheidung zwischen der Rolle des Staates und derjenigen der Bahnen als Transportunternehmen, die sich in einem wettbewerbsbestimmten Markt behaupten müssen.

In West- und Zentraleuropa - namentlich im Einflussbereich der Europäischen Union - ist diese Entwicklung in vollem Gang. Die OTIF als zwischenstaatliche Organisation, die sich mit einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr befasst, ist ihr schon seit einiger Zeit ausgesetzt. Sie musste reagieren und hat 1999 mit den Beschlüssen von Vilnius einen markanten Schritt in die Zukunft eingeleitet.

Auch die OSShD spürt Handlungsbedarf, was ja nicht zuletzt in Beschlüssen, die hier gefasst werden sollen, zum Ausdruck kommt.

Dabei ist hüben wie drüben der Weg in die Zukunft mit vielen Schwierigkeiten und Unsicherheiten gepflastert.

Wir wissen es alle: Der guten Worte zu Gunsten der Eisenbahn gibt es viele. Was dann täglich geschieht, ist vielfach etwas anderes. Wenn das Geld fehlt - wie so oft - bleiben die guten Taten aus.

Das soll uns selbstverständlich nicht daran hindern, an den überragenden Wert der Eisenbahn zu glauben. Nur müssen wir uns sehr gezielt, sehr gekonnt darauf konzentrieren, ihre besonderen Stärken zu fördern und damit ihre echten Chancen zu nutzen.

Zweifellos ist hier der Gütertransport zu nennen, und zwar aus einer klar intermodalen und klar internationalen, möglichst großräumigen Sicht betrachtet.

Gerade aus solcher Sicht scheint mir die Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF von Bedeutung.

Dabei ist es gar nicht so wichtig, die Harmonisierung ihrer zum Teil unterschiedlichen Frachtrechtssysteme SMGS/CIM als vordringlichstes Ziel zu erklären. Wir müssen bis auf weiteres mit beiden Systemen leben und mit ihnen möglichst intelligent umgehen.

Wichtig ist nach meiner Überzeugung, beidseitig auf allen Stufen - also auch auf der zwischenstaatlichen Stufe (wo die nicht delegierbaren staatlichen Aufgaben angesiedelt sind und wo die Rechtsverbindlichkeit eine entscheidende Rolle spielt) - das Bestmögliche beizutragen zu Gunsten der Eisenbahn, die damit noch bessere Voraus-

setzungen erhalten soll, ihre Zukunftsherausforderungen zu bestehen.

Ich glaube, wir haben das beidseitig erkannt und bereits mit der Arbeit begonnen.

Ich freue mich darauf, in diesem Sinn und Geist mit dem Komitee der OSShD zusammenzuarbeiten.

Ich wünsche der XXIX. Ministerkonferenz der OSShD in Baku vollen Erfolg.“

## **Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)**

### **Generalversammlung 2001**

*Bern, 15./16. Mai 2001*

Abgesehen von den laufenden Geschäften befasste sich die Generalversammlung insbesondere mit den Arbeiten im Rahmen der Umsetzung des COTIF 1999 (s. Zeitschrift 3/2000, S. 238). So wurde sie über den Stand der Projekte und der Arbeiten betreffend die ER CIV (Herr Berthier - SNCF - Vorsitzender des Ausschusses CIV), die ER CIM (Herr Compère - SNCB/NMBS - Ausschuss CIM), die ER CUV (Herr Berthier, SNCF), die ER CUI (Frau Haunreiter, CIT) und die ER APTU/ATMF (Herr Roumeguère, UIC) informiert. Darüber hinaus wurden Referate zu folgenden Themen gehalten: Liberalisierung und Kooperation im Rahmen des COTIF (Herr Compère, SNCB/NMBS) und Intermodalität im Güterverkehr (Herr Oelte, DB). Die Generalversammlung wurde außerdem über die Umfrage zum und über die Förderung des neuen COTIF unterrichtet. Um zu einer raschen Ratifizierung des Protokolls 1999 zu gelangen, wurden die Bahnen gebeten, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, um die Ratifizierungsarbeiten in ihrem jeweiligen Staat voranzutreiben.

Neben der Genehmigung des Jahresberichts, der Rechnung 2000, des Budgets 2002 und der Wahl zum Kontrollorgan, genehmigte die Generalversammlung die Revision der Statuten des CIT, um die Infrastrukturbetreiber in den Vorstand aufzunehmen und gleichzeitig die periodische Erneuerung seiner Mitglieder zu ermöglichen. Bei den sich anschließenden Wahlen zum Vorstand hat die Generalversammlung erstmals den Vertreter eines Infrastrukturbetreibers in den Vorstand gewählt (Frau Tomlinson, Railtrack).

Die Generalversammlung wurde schließlich über die Er-

gebnisse der Reklamationskonferenz 2001, die am 24. und 25. Januar 2001 in Bern stattgefunden hatte (s. Zeitschrift 1/2001, S. 11), unterrichtet. Die nächste Reklamationskonferenz, die voraussichtlich 2003 stattfinden wird, wird sich mit den Bestimmungen der neuen ER CIM und den neuen Produkten des CIT, welche die Kundendienste interessieren, befassen.

Die Generalversammlung 2002 wird parallel zur Generalversammlung der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) am 30. Mai 2002 in Luzern abgehalten werden. Daran anschließend werden die Veranstaltungen zum Jubiläum "100 Jahre CIT" stattfinden, die es dem CIT ermöglichen werden, sich zu profilieren, sich zu positionieren und über seine Tätigkeit zu informieren.

## Rechtsprechung

### Landgericht Berlin

**Urteil vom 29. Juli 1999**

und

### Kammergericht Berlin

**Urteil vom 11. August 2000**

1. **Der Absender, dem der Empfänger seine Rechte abgetreten hat, sowie - im Wege der Subrogation - sein Versicherer sind zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigt.**
2. **Die Entschädigungszahlung gemäß Artikel 40 § 1 CIM umfasst bei Zigarettendiebstahl während der Beförderung nur den Warenwert, nicht aber die Tabaksteuer. Die Tabaksteuer wird auch nicht von der Erstattungspflicht für Kosten nach Artikel 40 § 3 CIM erfasst.<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>

Die Auffassung des Kammergerichts Berlin ist identisch mit der Auffassung des Zentralamtes - vgl. Bemerkung zu der Rechtsprechung, die in der Zeitschrift 1/2001, S. 14ff veröffentlicht wurde. Das Urteil des Kammergerichts Berlin ist jedoch noch nicht rechtskräftig: Der Bundesgerichtshof hat am 26. April 2001 die Revision angenommen.

### 3. Die Beweislast für das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens der Eisenbahn gemäß Artikel 44 CIM obliegt dem Geschädigten.

Vgl. Artikel 35 § 1, Artikel 36 § 1, Artikel 40, 44 und Artikel 54 § 3 CIM

#### Landgericht Berlin

In dem Rechtsstreit

der C. (Versicherungsgesellschaft), ... Klägerin, ...

gegen

die ... Eisenbahn, ... Beklagte, ...

hat die Kammer für Handelssachen 95 des Landgerichts Berlin ... für Recht erkannt:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin DM 312'832.05 sowie US Dollar 32'458.26 und FF 947'283.00 nebst 6,6 % Zinsen seit dem 15. Februar 1998 zu zahlen.
2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin die für ihre Versicherungsnehmerin entstehende Tabaksteuer aus dem Transportschaden Nr. 49 97 80 05097 1 vom 25. September 1996 zu erstatten.
3. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.
4. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils beizutreibenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

#### Tatbestand:

Die Klägerin ist der Versicherer der P.M. GmbH, die in Deutschland Zigaretten herstellen lässt.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin versandte in den Jahren 1995 bis 1997 unversteuerte Zigaretten im Rahmen des Steueraussetzungsverfahrens an S., die französische Monopolistin für den Zigarettenhandel. Bei dem Versand unter Steueraussetzung werden in der Bundesrepublik Deutschland hergestellte Zigaretten von einem Steuerlager aus in Betrieb von berechtigten Empfängern in andere EG-Mitgliedstaaten verbracht.

Mit der Aufnahme in den Betrieb des Empfängers ent-

steht die Steuerschuld für die Tabakwaren. Steuerschuldner ist der berechtigte Empfänger, somit die S. Werden jedoch Tabakwaren während der Beförderung dem Steueraussetzungsverfahren entzogen, so ist der Versender steuerpflichtig.

In den betreffenden Jahren kam es achtmal zum Diebstahl von Zigaretten, welche die Versicherungsnehmerin der Klägerin per Bahn nach Frankreich transportieren ließ.

Die Beklagte erstattete der S. den Warenwert der meisten Diebstahlsfälle. Von der in der Person der P.M. entstandenen Tabaksteuer ersetzte die Beklagte zum Teil gar nichts, zum Teil 30 % aus Gründen der Kulanz.

...

Die Klägerin entschädigte die P.M. GmbH mit Ausnahme des Selbstbehaltes.

Die Klägerin legt Abtretungserklärungen der S. an die P.M. GmbH in französischer Sprache, Abtretungserklärungen der P.M. GmbH an die Klägerin sowie die Tabaksteuerbescheide vor. ...

Mit Schreiben vom 16. Juli 1997 verzichtete die Beklagte auf die Einrede der Verjährung.

Die Klägerin beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin DM 312'832.05 sowie US Dollar 32'458.26 und FF 947'283.00 nebst 6,6 % Zinsen seit dem 15. Februar 1998 zu zahlen;
2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin die für ihre Versicherungsnehmerin entstehende Tabaksteuer aus dem Transportschaden Nr. 49 97 80 05097 1 vom 25. September 1996 zu erstatten.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte rügt, die in französischer Sprache vorgelegten Abtretungserklärungen der S. seien unverständlich, deshalb bestreite sie die Abtretung mit Nichtwissen.

Sie habe den Warenwert ... bezahlt. Sie erhebt in die Einrede der Verjährung.

Das Gericht hat der Klägerin aufgegeben, entsprechend dem Bestreiten der Beklagten eine beglaubigte Übersetzung einer der überreichten Abtretungserklärungen einzureichen sowie einen Nachweis der Vertretungsberechtig-

ung. Hierauf hat die Klägerin die beglaubigte Übersetzung einer der Abtretungserklärungen sowie die Vollmachtsübertragung vom 1. März 1994 in beglaubigter Übersetzung eingereicht.

...

### **Entscheidungsgründe:**

Die Klage ist begründet.

- A. Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch auf Schadenersatz in Höhe von DM 312'832.05 (=DM 32'942.46 + DM 279'988.59) sowie US Dollar 32'458.26 und FF 947'283.00 aus §§ 67 Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), 398 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in Verbindung mit Artikel 35 § 1, Artikel 36 § 1, Artikel 40 § 1 des Anhangs B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF-CIM, im Folgenden: CIM).

#### I. Aktivlegitimation der Klägerin

Die Klägerin hat nachgewiesen, dass sie die Forderungsinhaberin geworden ist. Gemäß Artikel 54 § 3 b) Nr. 1 und 2 CIM ist zunächst der Empfänger zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn von dem Zeitpunkt an berechtigt, in dem er den Frachtbrief eingelöst hat (Nr. 1) oder das Gut angenommen hat (Nr. 2). Die Empfängerin S. hat aber ihre jeweiligen Ansprüche an die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die P.M. GmbH, gemäß § 398 BGB abgetreten.

Das Gericht hat der Klägerin aufgegeben, eine beglaubigte Übersetzung einer der überreichten Abtretungserklärungen einzureichen sowie einen Nachweis darüber, dass die überzeichneten Personen zur Vertretung der S. berechtigt waren.

Die Klägerin legte daraufhin die Abtretungserklärung des Direktors der Regionaldirektion für die Verteilung Paris Nord, Herrn M. vom 12. Februar 1996 in beglaubigter Übersetzung vor. Des weiteren überreichte die Klägerin einen Nachweis der Vertretungsberechtigung des Direktors der Direktion für Verteilung Paris Nord der S., Herrn M. in Kopie auf französisch und in beglaubigter Übersetzung. Die Vollmachturkunde, mit der Herr S., der Direktor der Distribution Paris Nord, die Leitungs- und Vertretungsvollmachten der Gesellschaft gegenüber Dritten überträgt, belegt hinreichend, dass Herr M. zur

Abtretung der Rechte an die Versicherungsnehmerin der Klägerin berechtigt war. Das weitere Bestreiten der Beklagten ist damit unerheblich.

Die Klägerin hat ihre Versicherungsnehmerin abzüglich des Selbstbehaltes in Höhe von jeweils DM 16'500.00 bzw. US Dollar 10'000.00 entschädigt, so dass die Ansprüche insoweit gemäß § 67 VVG auf die Klägerin übergegangen sind.

Hinsichtlich des jeweiligen Selbstbehaltes hat die Versicherungsnehmerin die ihr unmittelbar zustehenden Ansprüche gemäß § 398 BGB an die Klägerin abgetreten, so dass sie auch zur Geltendmachung dieser Ansprüche berechtigt ist.

## II. Passivlegitimation der Beklagten

Gemäß Artikel 35 § 1 CIM haftet die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

## III. Umfang der Haftung

1. Der Schadenersatzanspruch gemäß Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 40 § 1 CIM ist dem Grunde nach entstanden.

- a) Gemäß Artikel 36 § 1 CIM haftet die Eisenbahn für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

Unstreitig wurden die Zigaretten während des Transportes gestohlen, es ist insoweit ein Verlust des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden.

- b) Soweit die Beklagte einwendet, sie habe den geltend gemachten „Warenwert“ in Höhe von DM 12'929.91 und in Höhe von DM 20'012.55 schon bezahlt, ist der Vortrag unsubstantiiert. Ein Überweisungsbeleg liegt dem Gericht nicht vor. Im Übrigen ist nicht vorgetragen, dass und wann die Beträge beim Empfänger eingegangen sein sollen.

- c) Auch die Verjährungseinrede greift nicht, denn die Beklagte hat mit Schreiben vom 16. Juli 1997 auf die Einrede der Verjährung verzichtet.

2. Der Anspruch ist auch der Höhe nach gegeben.

Gemäß Artikel 40 § 1 CIM hat die Eisenbahn bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, andernfalls nach dem Marktpreis berechnet wird.

Die Beklagte haftet damit in Höhe des Marktpreises, der die Tabaksteuer beinhaltet.

- a) Marktpreis ist der Preis, zu dem der Verfügungsberechtigte einen dem in Verlust geratenen Gut entsprechenden Gegenstand am Markt hätte erwerben können. Unter Markt ist der kaufmännische Handel zu verstehen, wobei die Handelsstufe des Verfügungsberechtigten zu berücksichtigen ist.

Im Allgemeinen kann davon ausgegangen werden, dass die Ware zum Marktpreis gekauft worden ist. Deshalb kann der Kaufpreis als Marktpreis zugrundegelegt werden, solange nicht substantiiert vorgetragen wird, dass ausnahmsweise der Kaufpreis vom Marktpreis wesentlich abweicht.

Der von der Beklagten nicht ersetzte „Warenwert“, wie er sich in den Kaufverträgen zwischen der Versicherungsnehmerin und der französischen Monopolistin als Empfängerin der Zigaretten ergibt, beträgt insgesamt DM 32'942.46 und US Dollar 32'458.26.

- b) Die Besonderheit in dem vorliegenden Fall liegt darin, dass Zigaretten gemäß § 1 Tabaksteuergesetz (TabakStG) der Tabaksteuer unterliegen. Die Tabaksteuer ist eine Verbrauchssteuer im Sinne der Abgabenordnung.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin ist Tabakwarenherstellungsbetrieb

im Sinne des § 9 Abs. 1 TabakStG.

Gemäß § 10 TabakStG dürfen Tabakwaren unter Steueraussetzung in einem Tabakwarenlager gelagert werden. Gemäß § 11 Abs. 1 TabakStG entsteht die Steuer dadurch, dass Tabakwaren aus dem Steuerlager (§ 8 Abs. 2 TabakStG: Steuerlager sind Tabakherstellungsbetriebe) entfernt werden, ohne dass sich ein weiteres Steueraussetzungsverfahren anschließt, oder dass sie im Steuerlager zum Verbrauch entnommen werden. Steuerschuldner ist der Inhaber des Steuerlagers.

Die Empfängerin der Zigaretten, die französische Monopolistin S., ist „berechtigte Empfängerin in anderen Mitgliedstaaten“ im Sinne des § 16 Abs. 1 Nr. 2 TabakStG.

Aufgrund der Steueraussetzung bei Verkehr mit anderen Mitgliedstaaten, wäre bei geglücktem Transport die Steuerpflicht in der Person der Empfängerin gemäß § 16 Abs. 5 TabakStG mit der Aufnahme in den Betrieb entstanden.

Im Falle eines Diebstahles aber ist der Versender gemäß § 18 Abs. 1, 3 und 4 Nr. 1 TabakStG der Steuerschuldner, hier also die Versicherungsnehmerin der Klägerin.

Dementsprechend ist bei der Versicherungsnehmerin der Klägerin die Tabaksteuer erhoben und von dieser beglichen worden. Abzüglich der aus Kulanz von der Beklagten bezahlten Beträge verbleibt eine Differenz in Höhe von insgesamt DM 279'889.59 und FF 947'283.00.

Da der Marktpreis derjenige Preis ist, zu dem ein dem verlorenen Gut entsprechender Gegenstand am Markt erworben werden kann, ist auch die Tabaksteuer von der Beklagten zu ersetzen.

Gemäß § 11 TabakStG entsteht die Tabaksteuerschuld in der Person des Inhabers des Tabakherstellungsbetriebes bei Entnahme der Erzeugnisse zum Ver-

brauch. Da der Tabakwarenherstellungsbetrieb bereits Tabaksteuern auf die Zigaretten bei der Entnahme in den freien Verkehr zu entrichten hat, gibt er diese natürlich auch an den Großhändler weiter, so dass im innerdeutschen Handel der Marktpreis sich einschließlich der Tabaksteuer versteht. Dies ergibt sich im Übrigen schon daraus, dass die Umsatzsteuer auch zu entrichten ist auf die Tabaksteuer.

Im Falle eines Diebstahls im Verkehr unter Steueraussetzung im innergemeinschaftlichen Steuerversandverfahren gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2, in dessen Rahmen die Tabaksteuer gemäß § 18 Abs. 1 TabakStG bei dem Tabakwarenherstellungsbetrieb entsteht, kann nichts anderes gelten:

Auch hier ist der Marktpreis um die jeweilige Steuerverpflichtung erhöht, denn die Regelung, welche Person letztlich die Steuerschuld tragen soll, ob Absender oder Empfänger, ist nur eine überstaatliche Verteilungsregelung hinsichtlich des Steueraufkommens, die den Warenverkehr erleichtern soll, indem Doppelbesteuerung vermieden wird. Sie ändert aber nichts daran, dass die Tabakwaren zu versteuern sind.

Eine andere Auslegung würde dazu führen, dass die Steuererleichterungen innerhalb des innergemeinschaftlichen Steuerversandverfahrens im Schadensfall zu einer Entlastung des Schadenersatzpflichtigen und zu einer Belastung des Geschädigten mit einer sonst von ihm nicht geschuldeten Steuer führen würden.

### c) Haftungsbegrenzung

Gemäß Artikel 40 § 2 CIM darf die Entschädigung 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse nicht übersteigen. Im vorliegenden Fall greift diese Beschränkung jedoch nicht, weil die Beklagte die Vermutung eines Organisationsverschuldens nicht widerlegt hat.

Die Beklagte trägt vor, die Waggonen seien von der Versenderin selbst mit den Zigaretten beladen, dann von der Beklagten ohne zwischenzeitliches Abstellen nach Frankreich transportiert und der Empfängerin S. zugestellt worden. Es sei eine Kontrolle der Ausfuhr an der Grenze erfolgt.

Nach dieser Darstellung ist ein Zugriff Dritter nicht möglich und die wiederholten Fälle von Zigarette Diebstählen auf dem Transport in Frankreich lassen nur den Schluss zu, dass die Diebstähle durch oder unter Mithilfe der Mitarbeiter der Eisenbahngesellschaft erfolgt sind. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, welche Vorkehrungen getroffen wurden, um solche Diebstähle zu vermeiden, also z.B. wie das Personal ausgesucht und überwacht wurde.

B. Die zulässige Feststellungsklage ist begründet.

#### I. Zulässigkeit

Gegenstand der Feststellungsklage im Sinne des § 256 Zivilprozessordnung (ZPO) muss ein Rechtsverhältnis sein, kann aber auch eine einzelne Rechtsfolge sein. Die Verpflichtung zur Zahlung eines Schadenersatzes ist eine Rechtsfolge aus einem gesetzlichen Schuldverhältnis und damit zulässiger Streitgegenstand der Feststellungsklage.

Der Kläger muss ein rechtliches Interesse an alsbaldiger Feststellung haben. Ein solches liegt vor, weil der Versicherungsnehmerin der Klägerin vom Zollamt ein Tabaksteuerbescheid für die Ware mit Schadensnummer 49 97 80 05097 1 in naher Zukunft zugestellt werden wird und die Beklagte bestreitet, den zu entrichtenden Betrag im Rahmen ihrer Schadenersatzverpflichtung gegenüber der Klägerin erstatten zu müssen.

#### II. Begründetheit

Die Beklagte ist verpflichtet, der Klägerin die für ihre Versicherungsnehmerin entstehende Tabaksteuer aus dem Transportschaden Nr. 49 97 80 05097 1 vom 25. September 1996 zu erstatten gemäß § 67 VVG in Verbindung mit Artikel 36 § 1 und Artikel 40 § 1 CIM.

1. Gemäß § 67 Satz 1 VVG geht der Anspruch des Versicherungsnehmers auf Ersatz des Schadens gegen einen Dritten auf den Versicherer über, soweit der Versicherer dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetzt.
2. Der Anspruch der Versicherungsnehmerin auf Ersatz der Tabaksteuer aus dem Transportschaden Nr. 49 97 80 05097 1 aus Artikel 36 § 1 in Verbindung mit Artikel 40 § 1 CIM ist dem Grunde und der Höhe nach gegeben.

Die Zigaretten wurden während des Transportes mit der Bahn gestohlen, es ist insoweit ein Verlust des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung gemäß Artikel 36 § 1 CIM entstanden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu A.2 Bezug genommen.

C. Nebenforderung und Nebenentscheidungen

...

#### Kammergericht Berlin

In dem Rechtsstreit

der ... Eisenbahn, ... Beklagte und Berufungsklägerin, ...

gegen

die C. (Versicherungsgesellschaft), ... Klägerin und Berufungsbeklagte, ...

hat der 14. Zivilsenat des Kammergerichts in Berlin ... für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 29. Juli 1999 verkündete Urteil des Landgerichts Berlin - 95 O. 252/98 - abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 20'012.55 DM und 201'754.55 FF jeweils nebst 6,6% Zinsen seit dem 15. Februar 1998 zu zahlen.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

[Nebenentscheidungen]

**Tatbestand:**

Die Klägerin macht auf sie nach § 67 Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG) übergegangene sowie an sie abgetretene Ansprüche aus dem Verlust von unverschuldeten Zigaretten in insgesamt acht Schadensfällen in der Zeit von Oktober 1995 bis August 1997 geltend, die durch die Beklagte für ihre, der Klägerin, Versicherungsnehmerin, die P.M. GmbH, zu verschiedenen Empfangsstellen der französischen Gesellschaft S. transportiert werden sollten.

...

Das Landgericht hat die Beklagte entsprechend den Klageanträgen zur Zahlung verurteilt und die Ersatzpflicht der Beklagten festgestellt, soweit der Klägerin eine Befriederung der Forderung in Bezug auf Tabaksteuer noch nicht möglich war. Es ist dabei insbesondere davon ausgegangen, dass die von der Versicherungsnehmerin der Klägerin wegen des Diebstahls geleistete und noch zu leistende Tabaksteuer Teil des nach Artikel 40 § 1 CIM von der Beklagten zu ersetzenden Warenwertes ist. Wegen der Begründung im Einzelnen wird auf die Entscheidungsgründe des Urteils vom 29. Juli 1999 verwiesen.

Die Beklagte hat gegen das ihr am 24. September 1999 zugestellte Urteil am 21. Oktober 1999 Berufung eingelegt.

...

Die Beklagte wendet sich gegen das Urteil des Landgerichts insgesamt und wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen. Soweit es um den Anspruch auf Erstattung des Warenwertes von am 4. Dezember 1996 abhanden gekommenen Zigaretten geht, legt sie nunmehr die Kopie einer Auskunft der ... Bank vor, derzufolge der Versicherungsnehmerin der Klägerin am 26. Mai 1997 ein Betrag von 13'193.34 DM gutgeschrieben worden ist. Im Übrigen hält sie die rechtliche Einordnung der von der Versicherungsnehmerin der Klägerin gezahlten Tabaksteuer als Teil des Warenwertes gemäß Artikel 40 § 1 CIM durch das Landgericht für unzutreffend und meint außerdem, Erstattung auch nicht gemäß Artikel 40 § 3 CIM zu schulden. Sie beruft sich auf die Haftungsbeschränkung des Artikels 40 § 2 CIM und wendet sich gegen die Anwendung des Artikels 44 CIM durch das Landgericht. Schließlich macht die Beklagte ebenfalls erneut die Einrede der Verjährung geltend.

Die Beklagte beantragt, unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Berlin vom 29. Juli 1999 - 95 O. 252/98 -

die Klage abzuweisen.

Die Klägerin beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Sie hält das Urteil des Landgerichts jedenfalls im Ergebnis für zutreffend und tritt der Berufung entgegen. Die für Tabaksteuer aufgewandten Beträge seien, so die Klägerin nach Artikel 40 § 3 CIM von der Beklagten zu erstatten; auf die Einrede der Verjährung dürfe sich die Beklagte nicht berufen.

Die Klägerin hat hinsichtlich des Schadensfalles vom 30. Juli 1997 ihr Begehren auf Erstattung von 32'458.26 US Dollar auf Zahlung von 201'754.55 FF umgestellt. Sie ist außerdem, soweit in Bezug auf einige Schadensfälle mittlerweile Steuerbescheide der französischen Steuerbehörden ergangen sind, vom Feststellungs- zum Leistungsantrag übergegangen. Sie beantragt insoweit, die Beklagte zu verurteilen, an sie weitere 91'523.10 DM nebst 5% Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage auch insoweit abzuweisen.

...

**Entscheidungsgründe:**

Die - zulässige - Berufung ist nur teilweise begründet. Soweit die Beklagte sich gegen die Verurteilung zur Erstattung von Tabaksteuer und die Verurteilung zur Zahlung des Warenwertes bezüglich des Schadensfalles vom 4. Dezember 1996 wendet, führt sie zur Abweisung der Klage. Soweit es um die Erstattung des Warenwertes bezüglich der Schadensfälle vom 25. September 1996 und 30. Juli 1997 geht, ist die Berufung jedoch unbegründet.

1. Die Aktivlegitimation der Klägerin wird mit der Berufung nicht mehr bestritten.
2. Die Beklagte ist nicht verpflichtet, der Klägerin die Tabaksteuerbeträge zu erstatten, mit denen die Versicherungsnehmerin der Klägerin hinsichtlich der dem Steueraussetzungsverfahrens entzogenen Zigaretten durch die französischen Steuerbehörden belastet worden ist. Denn diese Tabaksteuer fällt nicht unter die von der Beklagten nach Artikel 40 § 1 CIM zu zahlende Entschädigung und wird auch nicht von der Erstattungspflicht für Kosten nach Artikel 40 § 3 CIM erfasst.
  - a) Die Bestimmung des Artikels 40 § 1 CIM, die im Wesentlichen der des Artikels 23 CMR

Abs. 1 und 2 entspricht, verpflichtet die Bahn unter Ausschluss jedes weiteren Schadenersatzes grundsätzlich nur zum Ersatz des Börsenpreises/Marktpreises/gemeinen Wertes des verlorengegangenen Gutes am Versandort. Dadurch wird die Bahn nicht nur von der Pflicht befreit, individuell entgangenen Gewinn zu ersetzen, sondern auch von dem Risiko, mit dem Wert am Ablieferungsort den durchschnittlichen entgangenen Gewinn des Empfängers durch Verkauf des Gutes am Ablieferungsort ersetzen zu müssen. Dabei wird die Haftung für den Wert am Versandort nochmals summenmäßig begrenzt (Art. 40 § 2 CIM, entsprechend ebenso die Regelung des Art. 23 Abs. 3 CMR). Ohne dieser drastischen Haftungsbeschränkung ausdrücklich Rechnung zu tragen, ordnet dann Artikel 40 § 3 CIM (ebenso wie Art. 23 Abs. 4 CMR) an, dass - ohne summenmäßige Begrenzung - Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten sind (vgl. Übersichten zu der Rechtsprechung in den Vertragsstaaten zu diesem Punkt z.B. bei Koller in Versicherungsrecht 1989, S. 1 ff; Decker in Transportrecht 1985, S. 311 ff; allgemein vgl. auch Bundesgerichtshof, Neue juristische Wochenschrift 1980, S. 2081).

- b) Entgegen der Ansicht des Landgerichts umfasst der Marktpreis der dem Steueraussetzungsverfahren entzogenen Zigaretten (Art. 40 § 1 CIM) nicht die dadurch entstandene Tabaksteuer. Denn die Ansicht, diese Steuer erhöhe den Marktpreis, lässt außer Betracht, dass es für die Bestimmung des Börsen- bzw. Marktpreises entscheidend auf die jeweilige Handelsstufe und auf den Kreislauf ankommt, in dem sich die Ware im Hinblick auf Steuern und Abgaben befindet. Nur wenn für die Ware schon Abgaben und Verbrauchssteuern entrichtet sind, ist dadurch der durch den Marktpreis ausgedrückte Wert nach oben beeinflusst. Befindet sich die Ware dagegen nicht im freien Verkehr, so ist der Versandwert der Preis ohne Steuer, falls die Ware einem Frachtführer bzw. der Bahn zum Export übergeben wird. Denn der Kreis der Nachfrager, die den relevanten Markt bilden, setzt sich dann ausschließlich aus Nachfragern zusammen, die exportieren wollen und die nicht bereit gewesen wären, einen um die Steuer aufgestockten Preis zu bezahlen ...
- c) Die hier gezahlte Tabaksteuer ist auch nicht nach Artikel 40 § 3 CIM, der der Regelung des

Artikels 23 Abs. 4 CMR entspricht, zu erstatten.

Die Entwicklung des Frachtrechts der Bahnen weg von der Haftung in Höhe des Warenwertes am Ablieferungsort hin zur Maßgeblichkeit des Wertes am Versandort ... und seine dementsprechende Ausformung lässt zwei Leitgedanken deutlich werden, die die Haftungsregelung heute bestimmen: Das Schadensrisiko der Bahnen sollte durch den Übergang vom Ablieferungswert zum Versandwert gesenkt werden (von der Abrechnungsvereinfachung abgesehen). Billigerweise sollten dann aber dem Absender auch die Aufwendungen erstattet werden, die ihm aus Anlass der Beförderung entstehen. Denn der Geschädigte würde nicht den vollen Wert am Versandort erhalten, wenn er Frachten, Zölle und sonstige Kosten tragen müsste, obwohl diese Beträge den Wert verringern.

Geht man aber davon aus, sind nur die Zölle, Frachten und aus Anlass der Beförderung gezahlten sonstigen Beträge zu erstatten, die dazu beitragen, dass das Gut am Ablieferungsort einen höheren Wert erlangt (so auch Basedow in Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Aufl. 1997, Art. 23 CMR, Rn. 37, 38). Damit scheiden schadensbedingte Aufwendungen aus, weil sie nicht - auch nicht typischerweise - den Ablieferungswert erhöhen. Denn üblicherweise erreichen Güter den Ablieferungsort ohne Schadensereignis.

Eine solche schadensbedingte Aufwendung aber ist damit hier die für die dem Steueraussetzungsverfahren entzogenen Zigaretten entstandene Tabaksteuer (Verbrauchssteuer). Sie gehört - anders als etwa eine in jedem Fall zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer (vgl. dazu z.B. Urteile des Oberlandesgerichtes München, veröffentlicht in Transportrecht 1991, S. 427 und des Obersten Gerichtshofes Wien, veröffentlicht in Transportrecht 1990, S. 235; Basedow, am angegebenen Ort, Art. 23 CMR, Rn. 40) - nicht zu den „aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes“ gezahlten Beträgen, sondern musste wegen des Diebstahls der Zigaretten gezahlt werden. Sie ist vielmehr Teil des Versendungsrisikos des Absenders (vgl. auch Koller, Transportrecht, 4. Aufl. 2000, Art. 23 CMR, Rn. 10), gegen das sich dieser durch die Angabe eines besonderen Interesses schützen kann (Art. 46 CIM), von der Möglichkeit der besonderen Versicherung ganz abgesehen.

Nach dem Tabaksteuergesetz vom 21. Dezember 1992, das in Umsetzung der Richtlinie 92/12/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchssteuerpflichtiger Waren und ihr folgender Richtlinien ergangen ist, entsteht die Steuer bei dem hier gegebenen Vorgehen nach § 16 mit der Aufnahme in den Betrieb des berechtigten Empfängers (§ 16 Abs. 5). Damit kann jedenfalls jetzt keine Rede mehr davon sein, dass wirtschaftlich betrachtet bereits die Tatsache der Beförderung als solche und die mit ihr verbundene Verbringung des Gutes aus dem Zollfreilager die Steuerpflicht ausgelöst habe, dass also die Zigaretten auf dem Transport bereits latent mit der Versteuerungspflicht belastet gewesen seien.

Etwas anderes ergibt sich insbesondere auch nicht aus der von der Klägerin vor allem herangezogenen Entscheidung des Oberlandesgerichtes Hamburg, abgedruckt in Transportrecht 1986, S. 15. Denn dem dort zu entscheidenden Fall lag noch das seinerzeit geltende TabakStG 1980 zugrunde, das in § 7 vorsah, dass die Steuerschuld bereits durch die Entfernung aus dem Herstellerbetrieb entstand und (§§ 12, 13) bei Ausfuhr aus dem Erhebungsgebiet die Steuer erlassen oder erstattet wurde. Diese Rechtslage hat sich jedoch durch die Änderung des TabakStG 1992 und die Schaffung der Möglichkeit eines Verkehrs im Steueraussetzungsverfahren grundlegend geändert. Die in der genannten Entscheidung des Oberlandesgerichtes Hamburg aufgestellten Grundsätze können daher so nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden. Die Steuer, deren Erstattung die Klägerin hier fordert, ist vielmehr erst dadurch **entstanden**, dass die entwendeten Zigaretten dem Steueraussetzungsverfahren entzogen worden sind (§ 18 Abs. 1 TabakStG 1992), mit der Folge, dass - § 18 Abs. 4 TabakStG - der Versender und neben ihm der Entzieher Steuerschuldner wurden. Diese gesetzliche Regelung macht es jedenfalls jetzt ganz klar, dass nicht der Transport, sondern der Diebstahl die die Versicherungsnehmerin der Klägerin treffende Steuerpflicht ausgelöst hat.

Daran ändert sich auch nichts dadurch, dass auch bei schadensfreiem Transportverlauf die Steuer - von der Empfängerin (§ 16 Abs. 5 Satz 2 TabakStG) - zu zahlen gewesen wäre. Denn **diese** Steuerpflicht wäre erst mit der Auf-

nahme der Tabakwaren in den Betrieb der Empfängerin entstanden. Diese Auslegung des Artikels 40 § 3 CIM steht entgegen der Ansicht der Klägerin schließlich auch nicht im Gegensatz zu der Entscheidung des 23. Zivilsenats des Kammergerichts vom 11. Januar 1995, abgedruckt in Transportrecht 1995, S. 342. Denn in dieser Entscheidung ging es gerade nicht um die - im vorliegenden Fall maßgebende - Frage eines Diebstahls der im Steueraussetzungsverfahren transportierten Zigaretten in dem Empfangsland, in dem die Zigaretten in den freien Verkauf gelangen sollten, sondern dort war völlig offen, was im Empfangsland mit den Zigaretten geschehen sollte und diese kamen bereits im Absendestaat abhandeln, so dass Steuerbescheide der Behörden des Absendestaates ergingen. Ob die vom Oberlandesgericht Hamburg in der Entscheidung in Transportrecht 1986, S. 15 aufgestellten Grundsätze (noch) in einem dem vorliegenden Fall entsprechenden Sachverhalt anzuwenden sind, ist durch den 23. Zivilsenat deshalb gar nicht abschließend entschieden worden.

3. Besteht damit ein Anspruch auf Erstattung gezahlter Tabaksteuerbeträge grundsätzlich nicht, ist auch der Feststellungsantrag hinsichtlich der noch nicht feststehenden Tabaksteuerschulden unbegründet.
4. Soweit die Klägerin aus dem Schadensfall vom 4. Dezember 1996 außerdem eine Erstattung des Warenwertes in Höhe von 12.929,91 DM verlangt, hat die Beklagte nunmehr die Zahlung eines Betrages von 13.193,34 DM hierauf an die Versicherungsnehmerin der Klägerin unmittelbar dargelegt. Nach der von ihr eingeholten Auskunft der Bank ... ist der Betrag der Versicherungsnehmerin der Klägerin am 26. Mai 1997 gutgeschrieben worden, was der Prozessbevollmächtigte der Klägerin auf ausdrückliche Nachfrage des Senats im Termin zur mündlichen Verhandlung nicht mehr bestritten hat. Die Forderung war damit vor der Abtretung aller Ansprüche aus diesem Schadensfall an die Klägerin am 5. November 1997 erfüllt worden, wurde durch die Abtretung mithin nicht mehr erfasst.
5. Unbegründet ist die Berufung dagegen, soweit es um die Erstattung des Warenwertes für die Schadensfälle vom 25. September 1996 und 30. Juli 1997 geht. Weder die Diebstähle der Zigaretten in dem geltend gemachten Umfang noch die von der Versicherungsnehmerin der Klägerin der Empfängerin erteilten Gutschriften von 68'151,02 FF = 20'012,55 DM und 201'754,55 FF sind bestritten.

- a) Soweit die Beklagte sich auf eine Verjährung gemäß Artikel 58 § 1 Satz 1 CIM beruft, weil die Forderungen nicht innerhalb der dort normierten Jahresfrist in Verbindung mit Artikeln 53 und 54 CIM geltend gemacht worden seien, greift dieser Einwand nicht durch:

Hinsichtlich des Schadensfalles vom 25. September 1996 - Frachtbrief vom 18. September 1996 - hat die Beklagte der Versicherungsnehmerin der Klägerin die Anmeldung von deren Ansprüchen mit Schreiben vom 14. November 1996 unter dem 13. Dezember 1996 bestätigt. Auf die Geltendmachung der Einrede der Verjährung hat die Beklagte insoweit unter dem 16. Juli 1997 verzichtet.

...

Selbst wenn dieser Verzicht im Hinblick auf die Forderung aus dem Schadensvorfall vom 25. September 1996 wegen § 225 BGB nichtig war, war die Beklagte an die Erklärung jedenfalls insoweit gebunden, als sie rechtsmissbräuchlich handelt, wenn sie sich im Widerspruch zu ihrer Verzichtserklärung auf die Einrede der Verjährung beruft, ohne dass der Versicherungsnehmerin der Klägerin der Sinneswandel der Beklagten zuvor erkennbar sein konnte ... . Daran ändert sich auch nichts dadurch, dass der „Verzicht“ nicht ausdrücklich befristet war, da davon auszugehen ist, dass im Zweifel die Verjährungsfrist im Anschluss an die Erklärung im Schreiben vom 16. Juli 1997 erneut zu laufen begann.

Dass der von der Klägerin geltend gemachte Anspruch unter diesem Gesichtspunkt des § 242 BGB verspätet ist und sie sich auf die Einrede der Verjährung berufen kann, hat die Beklagte nicht hinreichend dargelegt und ist auch sonst nicht ersichtlich.

Auch in Bezug auf die Forderung aufgrund des Schadensfalles vom 30. Juli 1997 kann sich die Beklagte nicht erfolgreich auf die Einrede der Verjährung berufen. Zwar erfasst der Verzicht vom 16. Juli 1997 diese Forderung nicht. Die Klägerin hat jedoch mit ihrer Klage rechtzeitig den Lauf der Verjährungsfrist unterbrochen (§§ 209 Abs. 1 BGB, 270 Abs. 3 ZPO). Daran ändert es entgegen der Ansicht der Beklagten nichts, dass die Klägerin erst im Verlaufe des Rechtsstreits die sie legitimierenden Abtretungs-

erklärungen vorgelegt hat. Denn die Klage entsprach den Anforderungen des § 253 ZPO.

Die Wirkung des § 209 Abs. 1 BGB trat auch unabhängig davon ein, ob ohne Klage eine Hemmung der Verjährung nach den Normen der ER CIM eingetreten wäre. Dass die ER CIM nicht etwas insoweit von den Grundsätzen des BGB Abweichendes regeln, ergibt sich schon daraus, dass sich die ER CIM lediglich mit der Hemmung der Verjährungsfrist befassen, während es hier um die Unterbrechung des Fristenlaufs geht.

- b) Entgegen der Ansicht des Landgerichts kann sich die Beklagte hier aber auf die Haftungsbeschränkung des Artikels 40 § 2 CIM berufen. Eine Haftungserweiterung nach Artikel 44 scheidet aus. Denn diese Vorschrift ist in der Fassung des Protokolls 1990 zugrunde zu legen, greift mithin erst ein, „wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und im Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werden.“ Dafür aber fehlt es an jeglichen Anhaltspunkten.
- c) Soweit es den Schadensfall vom 25. September 1996 betrifft, haftet die Beklagte danach in Höhe des von der Klägerin geltend gemachten Betrages von 20'012.55 DM. Dass dies den nach Artikel 40 § 2 CIM zu errechnenden Betrag übersteigt, trägt die Beklagte selbst nicht vor; vielmehr errechnet sie sogar einen Betrag von 30'622.55 DM.

Hinsichtlich des Betrages für den Schadensfall vom 30. Juli 1997 haftete die Beklagte in Höhe des jetzt geltend gemachten Erstattungsbetrages von 201'754.55 FF. Auch insoweit ist von der Beklagten, insbesondere im Hinblick auf ihre Berechnungen im Schriftsatz vom 28. April 1999, nicht hinreichend vorgetragen und im Einzelnen dargelegt, dass dieser Betrag den nach Artikel 40 §§ 1 und 2 CIM geschuldeten Warenwert übersteigt.

- d) Die Beklagte kann sich schließlich nicht darauf berufen, insgesamt an die Klägerin bereits einen ausreichenden, die Klageforderung auf Erstattung von Zahlungen auf den Warenwert für alle Schadensfälle deckenden Betrag gezahlt zu haben. Denn soweit sie mehr als den jeweils gel-

tend gemachten Warenwert geleistet hat, hat sie - wie die Klägerin unbestritten vorgetragen hat - „aus Gründen der Kulanz“ auf die Tabaksteuererstattungsforderungen gezahlt. Hieraus kann die Beklagte schon im Hinblick auf § 814 BGB nicht nachträglich eine Zahlung auf den Warenwert ganz anderer, zudem späterer und bei Zahlung noch ungewisser Ersatzforderungen machen.

[Begründung der Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)

## Sonstige Informationen

### Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

#### Seminar über Weegeentgelt und Bahnpolitik der EU

Vom 16. bis 18. Mai 2001 veranstaltete die UN/ECE TER, die UIC und die GEB gemeinsam am Sitz der UIC in Paris ein Seminar zum vorgenannten Thema. Teilnehmer waren Vertreter der Verkehrsministerien und anderer öffentlicher Stellen sowie der Eisenbahnen zahlreicher, überwiegend europäischer Länder. Die OTIF war ebenfalls vertreten.

Das Seminar setzte eine Reihe internationaler Veranstaltungen der eingangs genannten Organisationen zum Thema der Umsetzung der Richtlinien der EU betreffend den Eisenbahntransport fort.

Es ließen sich verschiedene Themenkreise unterscheiden: Nach der formalen Eröffnung und Einleitung wurde das Infrastrukturpaket der EU durch einen Vertreter der GD TREN, Herrn Olivier Silla, vorgestellt und seine Umsetzung im allgemeinen durch die Europäischen Bahnen von der Generalsekretärin der GEB, Frau Anna Ottavianelli, erläutert. Zu diesem allgemeinen Teil können auch das Referat von Herrn Springer über die verschiedenen Trassenpreissysteme, das Referat von Herrn Maibach über die Internalisierung der externen Kosten (Kostenwahrheit), ein Teil der Darstellung von Herrn Lundström, Stellvertretender Generalsekretär der GEB, und verschiedene Ausführungen von Herrn Rogissart (SNCB) gerechnet werden. Auch das Referat von Herrn Berlioz von der DB AG über die Einnahmen aus einer „effizienten Infrastrukturpreisung“ behandelte allgemeine Fragen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Darstellung der unterschiedlichen landesrechtlichen Systeme in Ungarn, Rumänien, Frankreich, Schweden und Deutschland sowie schließlich in der Bewertung der Systeme für Weegeentgelt aus der Sicht der Leiter der Abteilungen Güter und Passagiere der UIC (P. Reinhardt und J. Cornet).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass ein gewisser Konsens darüber erzielt werden konnte, dass

- Klarheit und Nichtdiskriminierung bei den Verfahren für die Zuteilung von Infrastrukturkapazität wichtige Voraussetzungen für eine Förderung des Eisenbahntransportes und seine Effizienz sind,
- faire Preissysteme und ein Wettbewerb dazu beitragen können, die Kapazitäten der Eisenbahnen im Interesse der Gesellschaft besser auszunutzen zu können,
- es dazu aber notwendig ist, eine allgemein akzeptierte Methodologie zur Berechnung der Kosten für die Benützung der Europäischen Eisenbahninfrastruktur auszuarbeiten,
- die Kosten für die Umwelt für alle Beförderungsarten zu berechnen und zu internalisieren wären.

Die internationale Zusammenarbeit ist im Interesse einer Harmonisierung der Kriterien für die Zuteilung von Infrastrukturkapazitäten und die Vergütung hierfür zu verstärken. Die Systeme für die Entrichtung von Weegeentgelt sind regelmäßig zu überprüfen. Dabei ist zu beachten, dass kein vertretbarer Preis auch die Kosten der Investitionen in die Infrastruktur decken kann. Fast alle Teilnehmer stimmten überein, dass die Bezahlung für die Infrastrukturkosten auf dem Grundsatz der marginalen sozialen Kosten, d.h. den marginalen Kosten der Benutzung zusätzlich zu den entsprechenden Umweltkosten für alle Beförderungsarten, beruhen muss, um eine Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden. Weegeelder sind nicht rein wirtschaftlich zu bestimmende Kosten, sondern auch der Ausdruck eines politischen Willens, einen bestimmten Sektor mit Rücksicht auf die sozioökonomischen Kosten zu fördern.

### **International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)**

*Brüssel, 17./18. Mai 2001*

Gastgeber war diesmal die Generaldirektion Landverkehr

(Technical Railway Support - STAF) im belgischen Ministerium für Kommunikation und Infrastruktur.

Der Generaldirektor des Zentralamtes hatte Gelegenheit, den eben erst auch ins Englische übersetzten Konzeptentwurf für die Umsetzung der neuen Anhänge F und G (APTU/ATMF) zum COTIF vorzustellen.

Die Zusammenarbeit mit der ILGGRI bzw. den darin vertretenen Behörden spielt im Konzept eine wichtige Rolle. Von besonderer Bedeutung ist die erste Konzeptphase, in der auf Seite Zentralamt Grundlagenarbeiten zu leisten sind, die zwingend der Unterstützung durch die technischen Eisenbahnaufsichtsbehörden bedürfen.

Die Mitglieder der ILGGRI wurden gebeten, innert einer Frist Stellung zu nehmen und die Gelegenheit zu benützen, ihre Vorschläge in die Konzeptvereinbarung einzubringen.

Ein großer Teil des Treffens war Themen gewidmet, welche sich für die ILGGRI bzw. ihre Mitglieder - eingeschlossen das Zentralamt - aus den aktuellen Initiativen der Europäischen Kommission / Generaldirektion TREN im Eisenbahnbereich ergeben:

- Bearbeitung der TSI für die konventionelle Eisenbahn, Beziehung der ILGGRI zu AEIF:

Es soll eine Verbindung zur systemumfassenden AEIF-Koordinationsgruppe institutionalisiert werden.

- Strukturentwicklung/Aufgabenteilung-Verantwortlichkeitsordnung:

Wesentliche offene Fragen stellen sich rund um den "Infrastrukturmanager".

- Strukturentwicklung/Unfalluntersuchung:

In der Frage, ob eine völlig unabhängig institutionalisierte Unfalluntersuchung zwingend ist, sind die Meinungen geteilt. Es ist ja auch nicht nur die Unfalluntersuchung von Bedeutung, wobei da ohnehin eine strafrechtliche Untersuchung nach den örtlichen Regeln vorbehalten bleibt. Entscheidend wird letztlich eine möglichst umfassende, nachhaltige Erfassung und Auswertung aller Ereignisse bleiben.

Die ILGGRI wurde durch den Projektleiter (A. Lundström) über den neusten Stand der Vorbereitung einer EU-Richtlinie über die Sicherheit der Eisenbahn informiert. Ihre Mitglieder haben Gelegenheit, in der

Schlussphase der Redaktion des Richtlinienentwurfes mitzuwirken. Andererseits nehmen sie zur Kenntnis, dass in verschiedenen umstrittenen Fragen Entscheide gefallen sind:

- Die unabhängige Unfalluntersuchung soll vorgeschrieben werden.
- Eine Europäische Eisenbahnagentur ist beschlossene Sache. Die Europäische Kommission kann sie in eigener Kompetenz installieren.

## Bücherschau

**Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.),**  
*EG Verkehrsrecht*, Verlag C.H. Beck, München 2000  
1. Ergänzungslieferung Dezember 2000

Der erst im vergangenen Jahr erschienene, völlig neue Kommentar in Loseblattform (s. die Besprechung in Zeitschrift 1/2000 S. 81 ff), wurde bereits nach relativ kurzer Zeit durch eine umfangreiche Ergänzungslieferung aktualisiert.

Zahlreiche Verordnungen, Richtlinien oder sonstige Rechtsakte des sekundären Gemeinschaftsrechtes ändern laufend das europäische Verkehrsrecht und auch auf Grund der Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes sowie auf Grund der Praxis bei der Anwendung dieses Rechtes durch die Europäische Kommission oder durch die Mitgliedstaaten ergibt sich ständig Aktualisierungsbedarf.

Abgesehen von der laufenden Aktualisierung wird der Text des Grundwerkes durch neue Beiträge vervollständigt, wie dies bereits bei dem ersten Erscheinen im damaligen Vorwort zum Werk angekündigt worden war.

Die erste Ergänzungslieferung enthält erstmals Beiträge:

- zur Richtlinie 96/26/EG des Rates über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunter-

nehmer,

- zur Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

Besonders grundlegend oder umfangreich ist die Aktualisierung zu folgenden Richtlinien oder Verordnungen:

- Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind,
- Verordnung (EG) Nr. 792/94 der Kommission vom 8. April 1994 zur Festlegung der Einzelheiten der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 auf Unternehmen, die die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeuge im Werkverkehr durchführen,
- Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr,
- Richtlinie 96/67/EG des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft,
- Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt und schließlich
- Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze.

Darüber hinaus planen die Herausgeber und der Verlag noch für dieses Jahr eine 2. Ergänzungslieferung, um dem heute schon bekannten Ergänzungs- und Aktualisierungsbedarf möglichst rasch Rechnung tragen zu können.

**Schmidt, Karsten** (Bandredakteur), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 5, *Handelsgeschäfte, Recht des Zahlungsverkehrs*, §§ 343-372 HGB, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, München 2001, XXXXVI, 1708 Seiten

Im Jahr 1997 ist in Deutschland der 1. und der 7. Band des umfangreichen Münchener Kommentars zum Handelsgesetzbuch erschienen, für den insgesamt sieben Bände vorgesehen sind (s. Besprechung von Band 7 in der Zeitschrift 4/1997 S. 239 ff). Nunmehr liegt Band 5 dieses umfangreichen Kommentars vor, der dem 4. Buch des Handelsgesetzbuches, den Handelsgeschäften, also dem

Recht der Rechtsgeschäfte unter Kaufleuten, und dem Recht des Zahlungsverkehrs gewidmet ist. In je einer Anlage werden ferner das Effektingeschäft und das Depotgeschäft kommentiert. Ein eigener Abschnitt ist dem UNIDROIT-Übereinkommen über internationales Factoring, Ottawa 1988, gewidmet.

Es ist nicht Aufgabe dieser Zeitschrift und würde auch zu weit führen, inhaltlich zu diesem Großkommentar des Deutschen Handelsrechtes Stellung zu nehmen. Wir beschränken uns daher darauf hinzuweisen, dass sowohl der Herausgeber dieses 5. Bandes, Herr Professor Karsten Schmidt, Universität Bonn, als auch die einzelnen Sachbearbeiter Garanten für die hohe fachliche Qualität sind und für die große Sorgfalt, mit der dieser Band bearbeitet wurde, bürgen.

Vor allem die Ausführungen zu den Usancen und den Allgemeinen Geschäftsbedingungen im Handelsverkehr sind von großem Interesse sowohl für die Praktiker als auch für die Juristen im Bereich des Beförderungsrechtes. Dies gilt insbesondere für die Kommentierung der Incoterms 2000, deren Wortlaut in deutscher Sprache mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer abgedruckt wird.

Mit dem Erscheinen des 5. Bandes des Großkommentars zum Deutschen Handelsrecht wird wiederum ein bedeutender Schritt zur Vervollständigung dieses Werkes gesetzt.

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

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2887/2001, p. 237/238 - Commissionnaire allemand. Un Spediteur protéiforme (M. Tilche)

*Idem*, n°2889/2001, p. 275/276 - Grève des transports. Mal récurrent ou incurable ? (M. Tilche)

*Idem*, n°2892/2001, p. 331/332 - TVA et indemnité d'assurance. Inclusion ou pas ? (L. Chevallier, M. Tilche)

*Idem*, n°2899/2001, p. 466/467 - Transport multimodal. Responsabilité des intervenants (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 48/2001, S. 3 - Die Grenzen der Haftung sind verschwommen. Lkw-Ladungsdiebstähle - Die Rechtsprechung des Österreichischen Gerichtshofes (E. Boecker); S. 27 - Haftung

im multimodalen Transport. Risiken können umschifft werden (K.-H. Gimmler, D. Ochmann)

*Idem*, Nr. 55/2001, S. 10 - Kfz-Beförderung per Eisenbahn in die GUS. SMGS-Vorschriften genau beachten, um Schäden geltend zu machen (G. Meisch)

*Idem*, Nr. 58/2001, S. 13 - Wenn die Ladungsräuber kommen. Lkw-Ladungsdiebstähle in Europa - Recht und Rechtsprechung (E. Boecker)

*Idem*, Nr. 65/2001, S. 7 - Wer Schäden zu spät meldet, verliert seine Ansprüche. Unterschiedliche Rüge- und Verjährungsfristen beachten (E. Boecker)

*Idem*, Nr. 69/2001, S. 1 - Europäische Bahnen kommen sich näher. Absichtserklärung für Interoperabilität unterzeichnet

*Eisenbahntechnische Rundschau*, Darmstadt, Nr. 5/2001, S. 245/246 - Die Zukunft des internationalen Güterverkehrs (J. Siegmann)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 1/2001, p. 9-35 - Properly Carry, Keep and Care for Cargo - Art. 3 (2) of the Hague/Visby Rules (W. Tetley); p. 37-40 - Dutch Case Law on Art. 29 CMR revisited (F.G.M. Smeele)

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 6/2001, S. 20/21 - Sensible Einträge - Das Beförderungspapier und seine Inhalte im ADR alt und neu (W. Pape)

*IMO News, The Magazine of the International Maritime Organization*, London, No. 1/2001, p. 16 - IMDG Code to be made mandatory

*International Railway Journal*, Falmouth, May 2001, p. 41-45 - Signalling. UIC Debates ERTMS Progress in Florence (S. Bennett)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 24/2001, p. 45 - La loi n'a pas d'yeux. (Droit international du transport maritime)

*Shipping & Transport Lawyer International*, London, N° 4/2001, p. 4-7 - The Starsin. Spot the Contractual Carrier (J. Wilson); p. 8-10 - Update on American personal injury law (Ch. Davis); p. 24/25 - Forum shopping and the CMR (M. Ni Aodha of Clyde)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 3/2001, S. 101-108 - Probleme des Multimodaltransports mit Seestreckenein-schluß nach neuem deutschem Recht. Versuch einer Bestandsaufnahme (R. Herber)

*Idem*, Nr. 5/2001, S. 189-202 - Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999. Eine Zwischenbilanz (E. Ruhwedel); S. 206-209 - CMI 2001 - Konferenz des Comité Maritime International in Singapur (J.-E. Pötschke)