



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2004

112. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Ungarn und Slowakei, S. 31

Beitritt zum Protokoll 1999

Iran, S. 31

Geltung des Protokolls 1999 für Lettland sowie Serbien und Montenegro, S. 32

Liste der Linien CIM, S. 32

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

101. Tagung – Athen, 3./4.6.2004 – S. 32

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

Bonn, 22./23.4.2004, S. 33

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

Genf, 3.-7.5.2004, S. 33

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Kolloquium – Warschau, 15./16.4.2004 – S. 34

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

13. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – New York, 3.-14.5.2004 – S. 35

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

88. Tagung des Ministerrates – Ljubljana (Slowenien), 26./27.5.2004 – S. 36

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXII. Tagung der Ministerkonferenz – Chisinau, 1.-4.6.2004 – S. 37

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2004 – Bern, 13.5.2004 – S. 38

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris – Urteil vom 3.7.2002 – Zeitpunkt der Ablieferung des Gutes (Landesrecht) – S. 39

Sonstige Informationen

„Balkanreisen“

Besuche des Generaldirektors in Serbien und Montenegro/Belgrad, Bulgarien/Sofia, Rumänien/Bukarest sowie Kroatien/Zagreb – 10.-14.5.2004 und 25./26.5.2004 – S. 44

Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung (AICCF)

Ljubljana (Slowenien), 27./28.5.2004, S. 45

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 15. Ergänzungslieferung, Stand 30.1.2004, S. 46

Dr. Karl-Heinz Thume/Harald de la Motte, Hrsg., Transportversicherungsrecht, S. 47

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 48

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

2/2004

112. Jahrgang – April - Juni

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Ungarn und Slowakei

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) haben Ungarn am 15. April 2004 und die Slowakei am 11. Juni 2004 beim vorläufigen Depositar¹ die Ratifikationsurkunden hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Die Slowakei ist der 19. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

¹

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

Beitritt zum Protokoll 1999

Iran

In Anwendung des Artikels 3 § 3 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) ist der Iran, der dieses Protokoll während der dafür vorgesehenen Frist nicht unterzeichnet hat, diesem Protokoll durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositar am 15. Juni 2004 beigetreten. Der Iran ist der 20. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat bzw. ihm beigetreten ist. Es fehlen somit noch sieben Ratifikationen des Protokolls 1999.

Mit dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 ist gemäß Artikel 20 § 3 COTIF 1980 die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten ausgesetzt, die einen Monat vor Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben. Die Aussetzung hat keine Wirkung für Mitgliedstaaten, die, ohne ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt zu haben, dem Zentralamt mitgeteilt haben, dass sie die von der 5. Generalversammlung in Vilnius beschlossenen Änderungen anwenden.

Die Aussetzung der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM hat nach Ansicht des Sekretariates der OTIF auch die Aussetzung der Anwendung der Anlagen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, insbesondere auch des RID und des RIP, zur Folge.

Geltung des Protokolls 1999 für Lettland sowie Serbien und Montenegro

Die Staaten, die den Beitritt zum COTIF nach der Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt haben, das heißt Lettland sowie Serbien und Montenegro (vormals Bundesrepublik Jugoslawien), deren Beitritt am 1. September 2000 (s. Zeitschrift 5/2000, S. 337/338) bzw. am 1. August 2001 (s. Zeitschrift 3/2001, S. 45) wirksam geworden ist, sind damit auch dem Übereinkommen in der Fassung des Protokolls 1999 beigetreten (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999). Lettland hat diesen Beitritt zum Protokoll 1999 in einer am 2. April 2004 hinterlegten Urkunde bestätigt und dabei gemäß Artikel 2 § 1 CIV erklärt, dass es sämtliche Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anwenden wird, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende sein Angehöriger ist oder in Lettland seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 71 vom 20. April 2004

Abschnitt „Polen“

Die von der Gesellschaft „PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o.“ (PKP Broad Gauge Metallurgical Line Ltd., rue Szczebrzeska 11, 22-400 Zamość) [Breitspur (1520)] betriebene Eisenbahnlinie Most na rzece Bug – Sławków Południowy (399 km) ist dem COTIF/CIM unterstellt. [Grenzübergang Polen/Ukraine].

Siehe COTIF, Art. 10 §§ 1-3.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

101. Tagung

Athen, 3./4. Juni 2004

Auf Einladung Griechenlands fand die 101. Tagung des Verwaltungsausschusses unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) am 3. und 4. Juni 2004 in Athen statt.

Der Verwaltungsausschuss genehmigte den Geschäftsbericht 2003 und den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2003, der einen Einnahmenüberschuss in Höhe von sFr. 174'810.91 auswies. Er setzte den Kilometersatz als Grundlage für die endgültigen Beiträge 2003 auf sFr. 6.50 fest. Des Weiteren nahm er Kenntnis von der Finanzlage der OTIF und der aktuelle Lage des Anlagevermögens.

Der Verwaltungsausschuss führte außerdem eine Orientierungsdebatte zur Wahl des künftigen Generaldirektors sowie zur Durchführung der Wahl. Die Wahl wird im Rahmen einer außerordentlichen Tagung am 1. Juli 2004 in Bern stattfinden (s. Zeitschrift 4/2003, S. 70/71).

Der Verwaltungsausschuss erörterte schließlich Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 7. Generalversammlung, wie zum Beispiel die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit sowie die Finanzierung der Ausgaben der OTIF gemäß dem Protokoll 1999.

Die 102. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 4. und 5. November 2004 in Bern stattfinden.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

Bonn, 22./23. April 2004

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 22./23. April 2004

An diesen ersten Arbeiten nahmen 13 Regierungen und 7 staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen, darunter die Europäische Kommission, teil.

Diese Arbeitsgruppe wurde von 40. Tagung des RID-Fachausschusses (s. Zeitschrift 4/2003, S. 76) im Rahmen der Anpassung des Kapitels 1.9 des RID an das ADR betreffend die Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden einberufen.

Das Ziel dieser Arbeitsgruppe besteht darin, eine Norm für die Risikoanalysen auszuarbeiten, um einerseits die Beförderungseinschränkungen zu begründen und andererseits weiterhin die Transporte planen und durchführen zu können. Darüber hinaus ging es darum, diese Vorschriften auf die anderen Verkehrsträger und insbesondere die Straßentransporte auszudehnen.

Die verschiedenen bestehenden Verfahren der Risikoanalysen (Frankreich, Niederlande, Schweiz und Vereinigtes Königreich) wurden vorgestellt. Diese Verfahren werden von einer beschränkten Experten-Gruppe geprüft werden. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass diese Verfahren voneinander abweichen und auch auf unterschiedlichen Hypothesen und Risikokriterien beruhen.

Im Rahmen des Arbeitskonzepts wurde das Ziel des Projekts festgelegt, das darin besteht, zu einer Transparenz der Methoden zu gelangen, die es ermöglicht, Maßnahmen zu ergreifen und bestimmte Anforderungen festzulegen. Es wurde außerdem festgestellt, dass dieses Projekt die Förderung des freien Verkehrs nicht behindern und auch nicht die Unabhängigkeit der Staaten, sofern sie nationale Einschränkungen aus Sicherheitsgründen erlassen, einschränken dürfte.

Der Vorschlag der UIC, eine neue Kasuistik (Kausalität der Unfälle) zu unterbreiten, wurde positiv aufgenommen.

Die nächste Tagung wird am 21. und 22. Oktober 2004 in Bonn stattfinden. Die Arbeiten sollten 2005 abgeschlossen sein, damit ein Verweis auf diese Norm

für die Risikoanalysen zum 1.1.2007 im RID erscheinen kann.

In der Zwischenzeit wird eine Finanzierung dieses Projektes vereinbart werden, an der sich die Europäische Kommission (50 %) und nichtstaatliche internationale Organisationen beteiligen könnten.
(Übersetzung)

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

Genf, 3.-7. Mai 2004

Unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) nahmen 27 Mitgliedstaaten des ADR, 15 staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen sowie die Europäische Kommission an den Arbeiten dieser 76. Tagung teil.

CRTD

Die Arbeitsgruppe wurde darüber unterrichtet, dass innerhalb des Binnverkehrsausschusses die Arbeiten betreffend das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) erneut eingefroren und die Regierungen gebeten wurden, den von der Sonderarbeitsgruppe vorbereiteten neuen überarbeiteten Text aufmerksam zu prüfen und sich direkt untereinander zu beraten.

Standardisierte Risikoanalysen

Der Beschluss des RID-Fachausschusses, eine Arbeitsgruppe betreffend die standardisierten Risikoanalysen im Zusammenhang mit Kapitel 1.9 (Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden), und auch das ADR betreffend, wurde in Frage gestellt, da die Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN vorher nicht konsultiert wurde.

Lieferungs-/Verkaufstransporte

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die von der Vertreterin Spaniens beschriebenen Praktiken früher hauptsächlich bei Binnentransporten angewendet wurden, seit dem freien Güterverkehr in der Europäischen Union, solche Vorgänge im internationalen Verkehr möglich seien und immer

häufiger in den Grenzregionen der Europäischen Union anzutreffen seien.

Die Arbeitsgruppe erinnerte außerdem daran, dass die fünfundzwanzig Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemäß der Richtlinie 94/55/EG die Anlagen des ADR im Inlandverkehr anwenden müssen. Sie war daher der Auffassung, künftig im ADR diese Art von Situationen, die sich bisher auf den Inlandverkehr zu beschränken schienen und örtliche Freistellungen begründeten, zu berücksichtigen. Es wurde festgestellt, dass in einigen Staaten der Begriff „örtlich“ sich auf das gesamte Hoheitsgebiet bezieht und das ADR für diese Art von Transporten nur im gemeinschaftlichen Verkehr anzuwenden ist.

Nach einem Meinungsaustausch über ihren Antrag betreffend die Verteilungsprobleme von Produkten wie Heizöl oder Butan, die auf Bestellung an Einzelpersonen im Rahmen von Liefertouren verkauft werden, schlug die Vertreterin Spaniens vor, ihren Antrag im Lichte der verschiedenen Praktiken, die bereits Gegenstand nationaler Freistellungen innerhalb der Europäischen Union waren, zu überarbeiten. Sie forderte die Vertreter der neuen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die solche Freistellungen noch nicht bei der Europäischen Kommission eingetragen haben, sowie die Vertreter der anderen Vertragsstaaten des ADR, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind, auf, ihr ihre jeweiligen nationalen Vorschriften in Zusammenhang mit ihrem Antrag, vor dem 30. Juni 2004 zukommen zu lassen.

Sicherung

Die Arbeitsgruppe beschloss, die Terminologie- und Auslegungsfragen der Vorschriften des neuen Kapitels 1.10 betreffend die Sicherung im Rahmen einer informellen Tagung zu behandeln, die vom Vereinigten Königreich vom 6. bis 8. September 2004 organisiert wird.

Sicherheit in Tunneln

Die mit der Ausarbeitung dieser neuen Vorschriften beauftragte Sonderarbeitsgruppe (s. Zeitschrift 1/2004, S. 9) hat ihre Arbeiten abgeschlossen. Die Texte werden der nächsten Tagung zur Annahme vorgelegt werden. (Übersetzung)

Weitere Tätigkeiten

OTIF – UNIDROIT

Kolloquium

Warschau, 15./16. April 2004

Das Kolloquium mit dem Titel “The preliminary draft Rail protocol to the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment: an opportunity for Government and Industry to compare notes in the run-up to the diplomatic conference” fand am Sitz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) statt. Die Regierung Polens war vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur. Den Vorsitz führten am ersten Tag Herr Krzysztof Kulesza (Ministerium für Infrastruktur, Polen), am zweiten Halbtage Herr Prof. Herbert Kronke (UNIDROIT) und bei der Roundtable-Konferenz am dritten Halbtage Herr Gerfried Mutz (OTIF).

Nach den Eröffnungsworten des stellvertretenden Vorsitzenden des OSShD, des Generalsekretärs des UNIDROIT und des Stellvertreters des Generaldirektors der OTIF gab der Generalsekretär des UNIDROIT, Prof. Dr. Herbert Kronke, im einleitenden Teil der Veranstaltung einen Überblick über die Ziele und die Grundzüge des Übereinkommens von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung. Der Vizepräsident der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Herr Michael Jung, erläuterte danach die Grundsätze des „Asset-based financing“ aus dem Blickwinkel der Kredit- oder Leasinggeber.

Das praktische Interesse am künftigen Eisenbahnprotokoll beleuchteten anschließend Frau Marie-José Riverain aus der Sicht der Rollmaterialhersteller und Herr Mark Stevenson, Finanzdirektor der Ahaus Alstätter Eisenbahn, aus der Sicht der Betreiber und der Finanzinstitute.

Der zweite Halbtage war wichtigen Spezialthemen des Entwurfes zu einem Eisenbahnprotokoll gewidmet:

- Definition und Identifizierung des Eisenbahnrollmaterials, ein Thema, das Herr Henrik Kjellin vom schwedischen Justizministerium, Co-Vorsitzender der Rail Registry Task Force, behandelte.

- Besondere Bestimmungen über den vorläufigen Rechtsschutz, ein Thema, für das Herr Howard Rosen, der Vorsitzende der Eisenbahnarbeitsgruppe, zuständig war.
- Vereinbarkeit privater Finanzierung mit den Insolvenzregeln der EU, präsentiert von Herrn Jérôme Carriat von der Generaldirektion Justiz und Inneres der Europäischen Kommission.
- Ausnahmeregelungen zu Gunsten des öffentlichen Dienstes, erläutert von Herrn Christoph Henrichs vom deutschen Bundesministerium für Justiz.
- Aufsichtsbehörde und Registerführer und damit zusammenhängende Fragen wurden von Herrn Gerfried Mutz (s. oben) dargestellt und
- Integration bestehender Register, ein Thema, das wiederum Herr Kjellin (s. oben) behandelte.

Anschließend an die Vorträge fand eine angeregte Diskussion statt.

Der Freitag war einer Roundtable-Konferenz betreffend die Anwendung des Eisenbahnprotokolls in Zentral- und Osteuropa gewidmet. Diese Diskussion wurde eingeleitet durch ein Referat von Prof. Stanislaw Zoltinsky, Mitglied des Governing Council des UNIDROIT, der als Professor und als Rechtsanwalt die Einführung und Anwendung des polnischen Gesetzes über registrierte Pfandrechte intensiv mitverfolgt hatte.

Das Kolloquium fand ausschließlich in englischer Sprache statt, doch war für die weniger sprachkundigen Teilnehmer auch für eine russische und polnische Simultanübersetzung gesorgt. Insgesamt nahmen - außer den Rednern - rund 30 Personen aus 12 Staaten (Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Deutschland, Ungarn, Lettland, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Slowakische Republik und der Ukraine) teil. An Institutionen waren ferner die Europäische Investitionsbank und die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen vertreten.

Dank der hervorragenden Organisation, für die sowohl dem Sekretariat des UNIDROIT als auch dem polnischen Ministerium für Infrastruktur und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahn (OSShD) in dieser Zeitschrift aufrichtig gedankt sei, und dem großen Interesse der zahlreich erschienen Teilnehmer war dem Kolloquium ein großer Erfolg

beschieden, der hoffentlich dazu führen wird, dass der notwendige politische Druck für eine rasche Weiterführung und den Abschluss der Arbeiten am Eisenbahnprotokoll aufgebaut wird.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

13. Tagung der Arbeitsgruppe III (Beförderungsrecht)

New York 3.-14. Mai 2004

Die 13. Tagung der Arbeitsgruppe III setzte ihre Beratungen auf der Grundlage des vom Sekretariat erstellten überarbeiteten Übereinkommensentwurfes (UNCITRAL-Dokumente A/CN.9/WG.III/WP.32 und A/CN.9/WG.III/WP.36) fort. Das Sekretariat der OTIF war in der ersten Tagungswoche durch einen Beobachter vertreten.

In dieser Tagungswoche behandelte die Arbeitsgruppe das Kapitel 5, Haftung des Beförderers, und zwar die Haftung bei verspäteter Lieferung, die Berechnung der Schadenersatzleistung und die Verständigungspflichten bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Lieferung. Breiten Raum nahmen dabei die Diskussion zur Solidarhaftung und zu den Gegenforderungen bei einer Beteiligung von ausführenden Beförderern ein. Der kumulierte Schadenersatz soll die Haftungshöchstgrenzen aufgrund des geplanten Übereinkommens keinesfalls überschreiten. Die entsprechende Bestimmung sollte jedoch klarstellen, dass sie auf ausführende Beförderer, die keine Seebeförderer sind, nicht Anwendung findet.

Eine Reihe von Delegationen unterstrich die Notwendigkeit, die Arbeiten am Übereinkommensentwurf innerhalb nützlicher Frist abzuschließen. Verschiedene Delegationen schlugen das Jahr 2005 oder 2006 als sinnvolles Ziel vor, jedoch wurde keine Entscheidung hinsichtlich eines bestimmten Zeitrahmens getroffen. Bei allen künftigen Beratungen soll der Zeitfaktor bewusst bleiben und ständig überprüft werden.

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

88. Tagung
des Ministerrates

Ljubljana (Slowenien), 26./27. Mai 2004

Der Sitz der CEMT befindet sich in Paris, verbunden mit demjenigen der OECD. Die CEMT führt jährlich in dem Land, das den Vorsitz innehat, eine Tagung ihres Ministerrates durch. Der Ausschuss der Stellvertreter der Verkehrsminister als maßgebendem Vorbereitungsorgan tritt zu zwei ordentlichen Sitzungen pro Jahr zusammen.

Die CEMT umfasst gegenwärtig 44 Mitgliedstaaten. Dazu kommen 7 assoziierte Staaten, darunter die USA, Kanada sowie Japan. Marokko besitzt Beobachterstatus. Im Vergleich zur OTIF lässt sich feststellen, dass bei praktisch identischer Mitgliederzahl (zählt man bei der OTIF Estland dazu, dessen Beitritt beschlossene Sache ist) die CEMT bereits viele Staaten aus dem Raum der ehemaligen UdSSR, namentlich Russland selber, umfasst, deren Annäherung an die OTIF erst, mehr oder weniger intensiv, zur Diskussion steht. Demgegenüber erfasst die OTIF auch Nordafrika und den Mittleren Osten und reicht bis zum Iran, bisher kein Einflussgebiet der CEMT, zu der mit Island und Malta hingegen Länder gehören, die mangels Eisenbahn wohl stets außerhalb der OTIF bleiben werden. Hinsichtlich der mit der CEMT assoziierten Staaten ergeben sich Parallelen zur OTIF: eine institutionalisierte Kooperation mit den USA/Kanada oder auch Japan ist langfristig für die OTIF durchaus ein Thema im Rahmen ihrer auf eine weltweit repräsentative Positionierung im Eisenbahnbereich auf staatlicher Stufe gerichteten Strategie. Dieser kurze Vergleich bestätigt die schon oft geäußerte Auffassung, CEMT und OTIF operierten ungefähr in deckungsgleichem Raum mit übereinstimmender Expansionsstrategie.

In diesem Sinne ist seitens des Generaldirektors schon verschiedentlich der Wunsch an die Adresse der CEMT gerichtet worden, die OTIF ihrer Bedeutung entsprechend wahrzunehmen. Die 88. Tagung des Ministerrates in Ljubljana gab die Gelegenheit, dem Wunsch Nachdruck zu verleihen und um eine offizielle Einladung des Generaldirektors zu bitten. Seitens des Sekretariates der CEMT wurde indessen mitgeteilt, dass die formellen Voraussetzungen dafür nicht bestünden; der Ministerrat hätte diesbezüglich eine Grundsatzentscheidung zu fällen, wofür die Zeit nie reichen würde. Der Generaldirektor entschloss sich, unange-

meldet anwesend zu sein, was an Ort erforderte, die nötige Legitimation für den Eintritt in die Konferenzräumlichkeiten zu erhalten, wo strenge Sicherheitsvorkehrungen galten. Dies erwies sich letztlich als problemlos mit unbürokratischer Unterstützung der slowenischen Organisatoren und nicht zuletzt auch deshalb, weil der Sichtweise des Generaldirektors bisher bei den angesprochenen Vertretern von CEMT-Mitgliedstaaten durchwegs auf Sympathie gestoßen war. Um in Zukunft den formellen Anforderungen zu genügen, ist nun der geforderte Antrag an den Ministerrat vorzubereiten; ein geeigneter Moment, ihn einzureichen, wird das Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius sein.

Die Verhandlungsgegenstände der 88. Tagung des CEMT-Ministerrates mit den zugehörigen Dokumenten betrafen verschiedene aus der Sicht der OTIF wichtige Themen:

- Es zeigt sich, dass die paneuropäischen Korridore, so wie sie in den Konferenzen von Kreta und Helsinki definiert wurden, zwar eine verlässliche, langfristig ausgerichtete Vorgabe für die Hauptachsen der Zentral- und Osteuropa verbindenden Verkehrsinfrastruktur sein sollten. Im Zuge ihrer Realisierung unterliegen sie jedoch Anpassungs- Erweiterungs- und Priorisierungsbedürfnissen, die nicht zuletzt auch mit den effektiv mobilisierbaren Finanzierungen und den allgemeinen Schwierigkeiten grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben zusammenhängen. Mit Blick auf die Eisenbahnverbindungen dürfte sich zunehmend die Notwendigkeit ergeben, wirksam mit den OSShD-Korridoren zu koordinieren, wobei die Eisenbahn im Wettbewerb um Investitionsmittel gegenüber der Strasse in der Praxis häufig die schlechteren Karten hat.
- Hinsichtlich der Chancen der Eisenbahn, künftig großräumig zusammenhängend über eine leistungsfähige, zu konkurrenzfähigen Bedingungen benutzbare Infrastruktur zu verfügen, spielt die Festlegung der Benützungsgebühren eine entscheidende Rolle, da sie eng mit der Frage der Infrastrukturfinanzierung gekoppelt ist. Man ist heute noch weit von der erforderlichen Harmonisierung entfernt, hinter der zwingend flexible Finanzierungsansätze, eingeschlossen Querfinanzierungen, möglich sein müssen.
- Mit der latenten Gefahr terroristischer Anschläge hat das Problem der Sicherheit der verschiedenen Verkehrsmittel, also auch der Eisenbahn, eine neue Dimension erhalten. Es stehen zusätzliche,

aufwendige Schutzmassnahmen zur Diskussion, zum Teil auch im Zusammenhang mit intermodal und weltweit orientierten Konzepten (Beispiel Containertransport). Man ist sich einig, dass das Risiko nicht eliminiert werden kann; es geht um ein wirksames, jedoch wirtschaftlich tragbares Risikomanagement ohne Illusionen.

- Der Zeitaufwand und die Kosten an den Grenzübergängen für internationale Transporte sind ein ständiges, weil komplexes Thema mit variierendem Gewicht der einzelnen Aspekte je nach den Besonderheiten eines bestimmten Grenzübergangs. Eine konzertierte Aktion auf politischer Ebene wird zweifellos dienlich sein, wobei gerade die Probleme der neuen Mitgliedstaaten der EU als in der Regel gleichzeitig Grenz- und Transitländer als gute Orientierung für Maßnahmen herangezogen werden können. Das Einführungsreferat des ungarischen Verkehrsministers zum Thema zeugt davon.

Wie zu vermuten war, erwies sich die CEMT-Ministertagung als ideale Plattform für Kontakte im Interesse der Positionierung und der Zukunftsstrategie der OTIF sowie hinsichtlich einzelner Pendenzen:

- Es ergab sich die Gelegenheit, mit Vertretern der (großen) russischen Delegation über die jüngsten Initiativen von Seite OTIF betreffend einen maßgeschneiderten Beitritt Russlands nach dem Vorbild der ukrainischen Mitgliedschaft zu sprechen. Das Interesse ist vorhanden; angesichts immer noch nicht abgeschlossener grundlegender Veränderungen im russischen Verkehrsministerium, wird jedoch mit der Aufnahme konkreter Verhandlungen noch zugewartet werden müssen.
- Mit der litauischen Delegationsleiterin und zudem dem neuen polnischen Verkehrsminister konnte über den Stand und den nächsten erforderlichen Schritt beim gemeinsamen Projekt „Korridor I+“ verhandelt werden. Es war insbesondere wichtig, sich des Supports Polens auf höchster Ebene zu vergewissern.
- Mit den Vertretern Sloweniens konnten zum Teil seit Jahren bestehende gute Beziehungen erneuert werden. Einmal mehr zeigte sich, dass Slowenien, sowohl auf staatlicher Stufe wie auf Stufe der Bahn, der OTIF großes Interesse entgegenbringt.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXII. Tagung
der Ministerkonferenz

Chisinau, 1.-4. Juni 2004

Das Sekretariat der OTIF pflegt einen regelmäßigen Kontakt mit der OSShD und ihren Organen (s. Zeitschrift 1/2003, S. 7, 2/2003, S. 31, 1/2004, S. 14). Es war auch diesmal bei der Tagung des höchsten Organs der OSShD, der Ministerkonferenz, anlässlich deren Plenarsitzung durch einen Beobachter vertreten.

Die Tagesordnung umfasste eine breite Palette von Geschäften:

- Alljährlich wiederkehrende statutarische Geschäfte (Tätigkeitsbericht, Arbeitsplan, Haushalt und sonstige finanzielle Fragen),
- Fragen statutarischer oder organisatorischer Art, mit denen die Ministerkonferenz jeweils in einem längeren Zeitabstand befasst wird (Bestimmung des Sitzes der Organisation für die nächsten 5 Jahre und der Orte der nächsten 10 Tagungen der Ministerkonferenz) sowie
- Zwischenergebnisse und Weiterführung der Arbeiten bezüglich einiger für den internationalen Eisenbahnverkehr wichtiger Themen: Erhöhung der Effizienz in den Transportkorridoren der OSShD, Aktualisierung der Regeln betreffend die Beförderung gefährlicher Güter (Anlage 2 zum SMGS) und Entwurf eines Übereinkommens der ECE/UNO über den internationalen Zolltransit für Güter, die mit einem SMGS-Frachtbrief auf der Schiene befördert werden.

In Bezug auf die Entwicklung der Transportkorridore wurden gewisse Fortschritte bei der Modernisierung der Infrastruktur und des Rollmaterials festgestellt. Diese positive Entwicklung hatte allerdings nur auf einem Teil der Korridore eine Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit zur Folge. Daraus resultiert eine Empfehlung der Ministerkonferenz, für jeden Korridor – wie bei einigen Korridoren bereits geschehen – einen leitenden Ausschuss zu schaffen. Um eine Effizienzsteigerung bewirken zu können, sollten dessen Mitglieder einen möglichst hohen Rang in den jeweiligen Ministerien und Eisenbahnunternehmen bekleiden.

Im Bereich der Aktualisierung der Regeln betreffend die Beförderung gefährlicher Güter ist es gelungen, einzelne Meinungsverschiedenheiten zu überwinden, zu denen es in der 2. Kommission gekommen ist (z.B. bezüglich des Rhythmus der technischen Überprüfung von Kesselwagen). Da noch ein großer Teil der Arbeiten bevorsteht, um die Anlage 2 zum SMGS an die zwischenzeitliche Entwicklung der UNO-Modellvorschriften, des ADR und des RID anzupassen, legte die Ministerkonferenz Maßnahmen zur Beschleunigung der Arbeit fest.

In Bezug auf den Entwurf eines Übereinkommens der ECE/UNO über den internationalen Zolltransit für Güter, die mit einem SMGS-Frachtbrief auf der Schiene befördert werden, bat die Ministerkonferenz die Mitglieder der OSShD einerseits, an der 67. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO, die im Februar 2005 in Genf stattfinden wird, teilzunehmen und zur Annahme des Übereinkommens beizutragen. Andererseits empfahl sie den Vertragsstaaten des SMGS, den SMGS-Frachtbrief im Vorgriff auf dieses Übereinkommen als Zollpapier zu verwenden und anzuerkennen.

Die Ministerkonferenz beauftragte das Komitee und die Arbeitsorgane der OSShD, eine internationale Konferenz betreffend Erleichterungen des Grenzübertritts vorzubereiten. Diese Konferenz soll laut dem Mandat der Ministerkonferenz unter der Ägide der ECE/UNO, unter Beteiligung der Vertreter der Regierungen, der Eisenbahnministerien, der Zoll- und Grenzorgane, der Eisenbahnverwaltungen, der OSShD, der UIC, der Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission und weiterer interessierter Organisationen und Behörden abgehalten werden. Laut dem Bericht über die 66. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der ECE/UNO (Genf, 17.-19.2.2004) ist bei der beabsichtigten Konferenz eine möglichst breite Beteiligung mit Einschluss der OTIF vorgesehen (Dok. ECE/TRANS/156 vom 17.3.2004, Ziff. 84; s. auch Zeitschrift 1/2004, S. 11/12).

Die Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF wurde unter dem Tagesordnungspunkt „Bericht über die Tätigkeit der OSShD 2003“ und vor allem bei der Beratung des Arbeitsplans für 2005 und darauf folgende Jahre berücksichtigt.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2004

Bern, 13. Mai 2004

Die OTIF verfolgt die organisatorischen Veränderungen des CIT, wie sie sich vor dem Hintergrund des sich ändernden Umfelds und der in zahlreichen europäischen Staaten voranschreitenden Bahnreform als notwendig erwiesen haben, mit besonderem Interesse. Bereits bei der Generalversammlung 2003 wurden neue Statuten des CIT beschlossen. Die wenigen, jedoch wichtigen Fragen, die damals noch offen geblieben sind (s. Zeitschrift 2/2003, S. 32), wie z.B. der erweiterte Zweck des CIT, wurden nun gelöst. Die Generalversammlung 2004 hat die entsprechenden Anpassungen der Statuten beschlossen.

Die Mitgliedschaft der Infrastrukturbetreiber im CIT musste neu überdacht werden. Gemäß den angepassten Statuten können Infrastrukturbetreiber und ihre Verbände nur noch als assoziierte Mitglieder an den Arbeiten des CIT teilnehmen. Das CIT wird künftig lediglich die Interessen der Beförderer vertreten, was übrigens bereits heute überwiegend der Fall ist. Die Interessenvertretung der Infrastrukturbetreiber wird von deren eigenen Verbänden (European Rail Infrastructure Managers EIM und RailNetEurope RNE) wahrgenommen. Dementsprechend sollten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur zwischen dem CIT einerseits und diesen Verbänden andererseits ausgehandelt werden.

Einen besonderen Tagesordnungspunkt bildete das Thema „EU-Recht“, namentlich das von der Europäischen Kommission am 3. März 2004 angenommene dritte Eisenbahnpaket. Es geht insbesondere um jene Vorschläge der Kommission, die das Eisenbahnbeförderungsrecht betreffen, nämlich den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Dok. KOM (2004) 143 final) und den Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr (Dok. KOM(2004) 144 endgültig)¹.

¹ zugänglich unter http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/new_de.htm

Der Versammlung lag das Ergebnis einer vertieften Analyse dieser Vorschläge vor, welche von ausgewiesenen - vom Vorstand des CIT beauftragten - Transportrecht-Juristen vorgenommen worden war. Darüber hinaus wurde der Standpunkt der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) zum dritten Eisenbahnpaket präsentiert. Es wurde das weitere Vorgehen beraten, um die Stellungnahme der Eisenbahnverbände zu den vorgeschlagenen Regelungen vorzubringen. Gemäß Beschluss der Generalversammlung wird die Stellungnahme des CIT nach Abstimmung zwischen dem Präsidenten des CIT und den Generaldirektoren des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) sowie der CER der Europäischen Kommission zugestellt werden.

Ferner wurde beschlossen, bis 2008 das Englische als alleinige Verhandlungssprache einzuführen, wobei Französisch und/oder Deutsch je nach Bedarf einzelner Arbeitsgruppen im deren Rahmen als Arbeitssprache gewählt werden können. Es wurde schließlich ein neuer Tagungskalender für die Tagungen der Generalversammlung und des Vorstandes gutgeheißen.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 3. Juli 2002

Die Bereitstellung der Wagen durch die Eisenbahn an das Umschlagunternehmen für die Durchführung von Rangiervorgängen im Hafengebiet (d. h. die Bereitstellung der Wagen auf dem Übergabegleis vor deren Rangieren zu den Hafengeleisen) stellt weder eine Ablieferung noch eine Annahme des Gutes dar. Die Annahme des beförderten Gutes erfolgt erst bei Öffnung der Wagen.

Vgl. Artikel L - 133-3 des französischen Handelsgesetzbuches (Code de commerce)¹

¹ Eine vergleichbare Vorschrift findet sich in Artikel 57 § 1 der CIM: „Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist erloschen.“

Tatbestand:

Die Nationale französische Eisenbahngesellschaft (SNCF) beförderte ab verschiedenen Bahnhöfen nach Sète in Säcken abgepacktes Mehl mit Bestimmungsland Libyen. Absender und Empfänger in Sète waren die Grands Moulins de France (die Gesellschaft G.M.D.F.).

Vor der Durchführung der Ent- und Beladevorgänge an Bord des Schiffes Sumatra rangierte die Gesellschaft Comptoir Général Maritime Sétois (SCGMS) die Wagen innerhalb des Hafengebiets, um sie so nahe wie möglich an den Kai heranzubringen, belud am 15. Dezember 1997 einen Teil der Fracht und stellte anschließend Schäden beim Öffnen einiger Wagen fest. Daraufhin legte sie schließlich Vorbehalte ein, verlangte die Bezeichnung eines Sachverständigen und führte die Beladung des vom Prüfer der libyschen Käufer nicht abgelehnten Gutes durch.

Unter den oben genannten Umständen verklagten die Gesellschaft GMDF und die Versicherungsgesellschaften (nachstehend die Versicherer) die SNCF und die SCGMS vor dem Tribunal de commerce de Paris (Handelsgericht Paris), das mit Urteil vom 11. Dezember 2000

- die SNCF verurteilte, den Versicherern einen Betrag von FF. 3'500'000 zuzüglich der Zinsen zum gesetzlichen Zinssatz und der Zinseszinsen ab dem Zeitpunkt der Ladung zu zahlen,
- den Antrag der Gesellschaft GMDF hinsichtlich des vorgetragenen Schadens und der Nebenkosten abwies,
- die vorläufige Vollstreckung anordnete, und
- die SNCF verurteilte, den Versicherern zur Hälfte den Betrag von FF. 30'000 auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen.

Als Berufungsklägerin beantragt die SNCF die Aufhebung des Urteils, mit Ausnahme der Abweisung der Anträge der Gesellschaft GMDF betreffend die Zahlung eines Betrages von FF. 207'276 für den nicht ersetzten materiellen Schaden sowie eines Betrages von FF. 623'943,44 für die angeblichen Nebenkosten, und bittet das Gericht:

- den Anspruch der Berufungsbeklagten wegen Fristversäumnis als erloschen zu erklären,

- ersatzweise den besagten Anspruch infolge eines Haftungsbefreiungsgrunds als unbegründet zu erklären und sie demnach von jeder Verurteilung zu befreien,
- die Versicherer in solidum zur Rückzahlung des auf Grund der vorläufigen Vollstreckung gezahlten Betrags von € 568'669,32 zu verurteilen,
- ihre Schuld ersatzweise auf € 73'471 zu beschränken und die Versicherer in solidum zur Rückzahlung des zu viel gezahlten Betrags von € 495'197,41 zu verurteilen,
- die Berufungsbeklagten in solidum zur Zahlung eines Betrags von € 7'622,45 auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu verurteilen.

Die Gesellschaft GMDF und ihre Versicherer beantragen, dass das Gericht:

- die neue Bezeichnung CGU Courtage für die Commercial Union Assurances und die Übernahme der Rechte der Generali Transports durch die Generali France Assurances zu Protokoll nimmt,
- das Urteil dahingehend bestätigt, dass die SNCF verurteilt wurde, den Versicherern in der Hauptsache den Betrag von FF. 3'500'000 zu zahlen und das Urteil hinsichtlich des Restbetrags aufhebt,
- den Beginn der Laufzeit der gesetzlichen Zinsen auf den Betrag von 2 Millionen FF ab dem 19. März 1998 und auf den Restbetrag von FF. 1'500'000 ab dem 10. August 1998 festsetzt,
- die SNCF verurteilt, der Gesellschaft GMDF die Nebenbeträge in Höhe von € 31'599,02, die dem nicht erstatteten Betrag des materiellen Schadens entsprechen, von € 35'858,67 für die Fehlfracht, von € 16'682,34 für „Sonderkosten SCGMS“ und von USD. 40'226,23 für Liegegelder zuzüglich der gesetzlichen Zinsen ab dem Zeitpunkt der Ladung sowie Zinseszinsen zu zahlen,

ersatzweise:

- die Einrede der SCGMS auf Grund der Verjährung gegenüber der Gesellschaft GMDF abweist,

- die SCGMS verurteilt, den Versicherern und der Gesellschaft GMDF in der Hauptsache die gleichen Beträge zu zahlen wie jene, die von der SNCF gefordert werden, oder ersatzweise den Restbetrag, falls das Gericht die SNCF teilweise befreit, das Ganze zuzüglich den gesetzlichen Zinsen und Zinseszinsen,
- die Gewährleistungsklage der SCGMS gegen die Gesellschaft GMDF als unbegründet abweist, da sie erstmalig in der Berufung vorgebracht wurde,
- in jedem Fall die unterlegene Partei verurteilt, einerseits den Versicherern und andererseits der Gesellschaft GMDF den Betrag von € 10'000 auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen.

Die SCGMS beantragt die Bestätigung des Urteils, ersatzweise die Verurteilung der Gesellschaft GMDF, sie von jedem Schuldspruch zu befreien sowie die Zahlung eines Betrags von FF. 35'880 inkl. Steuern auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung.

Entscheidungsgründe:

I. Zur Präklusion

In Erwägung, dass die SNCF geltend macht, dass die Präklusion des Antrags der Berufungsbeklagten in Anwendung des Artikels L 133.- des Handelsgesetzbuches gegeben ist, da gemäß ihrer Betriebsordnung und den Artikeln 1, 2, 3 und 4 des zwischen ihr und der SCGMS abgeschlossenen Vertrags, die Güter als geliefert betrachtet werden, sobald sie sich auf den Übergabegleisen befinden, dass die Zeitpunkte der Bereitstellung zwischen dem 4. und dem 8. Dezember 1997 lagen und die Bezeichnung eines Sachverständigen am 19. Dezember 1997, d. h. mehr als drei Tage nach der Ablieferung der Güter, nicht als Annahme der Vorbehalte betrachtet werden kann, dass darüber hinaus die im Rahmen des Gutachtens vorgelegten Belege nicht den vom Handelsgesetzbuch und der Rechtsprechung vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen, um als Vorbehalte betrachtet zu werden;

In Erwägung, dass die SCGMS behauptet, als Umschlagunternehmen für die GMDF ab dem Zeitpunkt der Lade- und Entladearbeiten gehandelt zu haben und keine Reklamation seitens der GMDF und deren Versicherer vor

April 2000 erhalten zu haben, die Beschwerde letzterer auf Grund ihrer Verjährung gemäß Artikel 56 des Gesetzes vom 10. Juni 1966 nicht zulässig sei;

Dass die GMDF erwidert, die Vorbehalte, die zwischen dem 16. und 27. Dezember 1997 eingelegt wurden, nicht zu spät erfolgten, da die Ablieferung des Gutes nicht erfolgt sei und auch nicht materiell vor diesem Zeitraum erfolgen konnte, da auf den Übergabegleisen keine Kontrolle möglich sei, die Ablieferung tatsächlich anlässlich der von der SCGMS durchgeführten Annahmevergänge erfolgt sei, darüber hinaus zumindest eine stillschweigende und nicht zweideutige Annahme der Vorbehalte der SCGMS durch die SNCF anlässlich der Vorführung der in den Wagen befindlichen Güter erfolgt sei, sie außerdem die Initiative ergriffen habe, einen Sachverständigen auf der Grundlage des Artikels 106 des Handelsgesetzbuches zu verlangen, was den Empfänger von einer außergerichtlichen oder schriftlichen – mittels eingeschriebenen Briefes – Einsprache befreite.

Des Weiteren, in Erwägung, dass hinsichtlich der Ablieferung, der zwischen der SNCF und der SCGMS für die „Durchführung des Rangierens der Wagen im Hafbereich von Sète“ geschlossene Vertrag in Artikel 3 auf die Betriebsordnung verweist, die in ihrem Artikel 9.2.1 betreffend die „Schäden an den Gütern bei der Ablieferung“ vorsieht, dass die „auf Verlangen des Kunden vorgenommenen Feststellungen auf den Kaigleisen durch die spezialisierten Mitarbeiter des „Kundendienstes“ durchgeführt werden“;

Dass festgestellt werden kann, dass die Übergabegleise zum Zweck haben, das Abstellen der Wagen zu ermöglichen, bevor die SNCF die Genehmigung erteilt, sie im Hinblick auf die Lade- und Entladearbeiten sowie für eventuelle Feststellungen zu den Hafengleisen zu rangieren;

Dass die erstinstanzlichen Richter zu Recht urteilten, dass diese Bereitstellung der Wagen weder eine Ablieferung noch eine Annahme im Sinne des Artikels L 133-3 des Handelsgesetzbuches darstellen kann;

Dass in Anbetracht der Klausel betreffend die Feststellungen von Schäden, die „Annahme der beförderten Güter“ bei Öffnung der Wagen erfolgte;

In Erwägung, dass insbesondere aus dem Bericht des Sachverständigen hervorgeht, dass die die strittigen Güter befördernden Wagen ab dem 19. Dezember 1997 geöffnet wurden;

Zu diesem Zeitpunkt, die Gesellschaft GMDF mittels einer einstweiligen Verfügung in Anwendung des Artikels L 133-4 des Handelsgesetzbuches die Bezeichnung eines gerichtlichen Sachverständigen verlangt hat, der seine Tätigkeit am 20. Dezember 1997 aufgenommen hat;

Der auf die Präklusion gestützte Berufungsgrund abgewiesen wird.

II. Zur Heranziehung der Haftung der SNCF

In Erwägung, dass die SNCF darlegt, dass mit Ausnahme der im Bericht des Sachverständigen aufgeführten Ausnahmefälle die Wagen, die keine besonderen Mängel aufwiesen und für die Beförderung von Mehl völlig geeignet waren, besonders heftigen Unwettern, die höherer Gewalt zuzuordnen sind, ausgesetzt waren, das Verschulden des Empfängers sie von der Haftung befreit, die im Auftrag des Empfängers handelnde SCGMS ihre Vorgänge am 15. Dezember 1997 begonnen hat, die Wagen ihr jedoch bereits am 4. und 8. Dezember 1997 bereitgestellt wurden; dass schließlich der Rechtsgrund des Verschuldens der SCGMS keinen neuen Antrag sondern einen neuen Rechtsgrund darstellt und demzufolge gemäß Artikel 563 der neuen Zivilprozessordnung zulässig ist;

Die Gesellschaft GMDF dem erwidert, dass die SNCF ihrer Instandhaltungspflicht der Wagen, die sich als undicht erwiesen, nicht nachgekommen ist, die Kriterien der höheren Gewalt nicht gegeben sind, das Verschulden der SCGMS, die alles unternommen hat, um die Güter zu sortieren und den Schaden so gering wie möglich zu halten, nicht erwiesen ist, dass schließlich das arglistige Verhalten der SNCF als eine grobe Fahrlässigkeit bewertet werden kann;

Die Gesellschaft SCGMS die Abweisung der gegen sie gerichteten Klage der SNCF mit der Begründung beantragt, sie sei dem Gericht neu vorgetragen worden und demnach unzulässig, verjährt und unbegründet sei;

In der Erwägung, dass aus den Aufzeichnungen der Sète betreffenden Klimabedingungen, die jenen am 16., 17. und 18. Dezember 1997

identisch oder ähnlich sind, d. h. Winde aus Ost/Süd-Ost, mit Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h mit Niederschlägen, hervorgeht, dass seit 1982 die Wetterbedingungen mehrmals identisch, wenn nicht sogar schlechter waren;

Dass die Unwetter, die sich während des strittigen Zeitraums ereigneten, zwar nicht häufig auftreten, jedoch nicht höherer Gewalt zuzuordnen sind, darüber hinaus im betreffenden Zeitraum der Zustand einer Naturkatastrophe nur für die „Überschwemmungen und mechanischen Stöße im Zusammenhang mit der Wirkung der Wellen“ festgestellt wurde;

Indem sie sich auf das Verschulden des Empfängers beruft, um diesen Anspruch zu rechtfertigen, entwickle sie lediglich einen neuen Rechtsgrund, der demnach als solcher auf der Grundlage des Artikels 563 der neuen Zivilprozessordnung zulässig sei;

Da dieser Rechtsgrund dazu dient, der Argumentation der Gesellschaft GMDF zu widersprechen, ist der von der Gesellschaft SCGMS erhobene Einwand der Verjährung gegenstandslos;

Darüber hinaus, in der Erwägung, dass die SNCF vor den erstinstanzlichen Richtern behauptete, auf Grund des Bestehens eines Falles höherer Gewalt von jeglicher Haftung befreit zu sein;

In Erwägung, dass die Entladearbeiten am 15. Dezember 1997, Zeitpunkt der Bereitstellung der ersten Wagen, begonnen haben, das Schiff am Morgen des Sonntags, dem 14. Dezember angelegt hat, die Prüfung und die Zulassung des Schiffes im Auftrag der libyschen Empfänger am Morgen des Montags, dem 15. Dezember erfolgte, die Ladearbeiten am 15. Dezember um 21.30 Uhr unterbrochen wurden und auf Grund des Unwetters erst am 19. Dezember um 08.00 Uhr wieder aufgenommen werden konnten, trifft die Gesellschaft SCGMS kein Verschulden.

Daraus folgt, dass die SNCF sich nicht von ihrer Haftung befreien kann, wobei festzuhalten ist, dass der Sachverständige einen Teil des Schadens auf die klimatischen Bedingungen und den anderen auf den Zustand der Wagen zurückführt.

III. Zur Entschädigung

In Erwägung, dass die SNCF geltend macht, der Bericht des Sachverständigen beweise, dass die Mehlsäcke ohne besonderes Risiko vorbehaltlich eines eventuellen Schadens exportiert werden konnten, sie diesen Schaden auf 13 % der abgelehnten Ladung schätzt, was einem Wert von € 73'471,92 entspricht, darüber hinaus der Sachverständige ihr Schäden angelastet hat, die sowohl auf die klimatischen Verhältnisse als auch auf den Zustand der Wagen zurückzuführen waren, was sich nachteilig auf sie auswirkt;

Dass sie des Weiteren ausführt, die Gesellschaft GMDF belege nicht die Beträge, die sie aus dem Titel eines anderen als durch Verlust des Gutes erlittenen Schadens fordert;

Dass die Gesellschaft GMDF dem entgegnet, der von der SNCF festgelegte Prozentsatz ausschließlich auf der fehlerhaften Beurteilung des Faktors „außerordentliche Wetterbedingungen“ durch den Sachverständigen beruhe, die Schlussfolgerungen des Berichtes nicht mit jenen der SNCF übereinstimmen, der libysche Prüfer die Fortsetzung des Ladevorgangs am Abend des 27. Dezember 1998 untersagt habe, ein Beladen ohne dessen Zustimmung zur Nichtbezahlung der gesamten Fracht und zu einer endgültigen Blockade des Schiffes am Kai geführt hätte; sie schließlich ihren aus den Nebenkosten entstandenen und von den Versicherern nicht gedeckten Schaden belege;

In Erwägung, dass aus dem Bericht des Sachverständigen hervorgeht, dass „alle geprüften und insgesamt oder teilweise zurückgewiesenen Wagen einige Säcke, die allgemein Feuchtigkeitsspuren aufwiesen und in manchen Fällen solche beinhalteten, deren Inhalt feucht, verklumpt und verschimmelt war“ und trotz der Tatsache, dass die überwiegende Mehrheit „scheinbar“ in gutem Zustand war, die libyschen Empfänger nicht das Risiko eingehen wollten, bei der Ankunft beschädigte Säcke, insbesondere ein Voranschreiten des Schimmelvorgangs vorzufinden;

Dass Herr L., Lebensmittelingenieur, der in seiner Eigenschaft als Schätzer Proben entnommen hat, deren Analyse beweist, dass der Feuchtigkeitsgrad über der Norm liegt und der Hefepilz und Fäulnisbefall mit Ausnahme der verklumpten Probe nicht sehr hoch war und er demzufolge die

beschädigte Ladung von 3150 Tonnen zum Verkauf angeboten hat, wobei er bei der Ausschreibung präzisiert hat, dass der Käufer „die Güter in ihrem vorgefundenen Zustand und in Kenntnis der Ereignisse übernimmt (Verweigerung des Beladens an Bord eines Schiffes auf Grund teilweiser Feuchtigkeit)“;

Dass daraus folgt, dass es keine Gewissheit hinsichtlich des tatsächlichen Zustandes der abgelehnten Säcke gab und der Wert der Fracht auf Grund der teilweisen Feuchtigkeit vermindert war und der endgültige Empfänger zu Recht die Schiffsverladung des Inhalts mehrerer Wagen verweigert hat;

Der Sachverständige den Wertverlust richtig bewertet hat, indem er den Wert der geprüften Güter und den Erlös aus dem Notverkauf berücksichtigt hat;

Der Schaden sich somit auf FF. 3'707'263,30 beläuft;

Die SNCF demzufolge verurteilt wird, den Betrag von € 533'571,56 den Versicherern zu zahlen, Betrag, in dessen Höhe sie ihren Versicherungsnehmer entschädigt haben, sowie den Betrag von € 31'597,09 an die Gesellschaft GMDF zu zahlen;

Die gesetzlichen Zinsen ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Abtretungen fällig sind;

In Erwägung, dass die Gesellschaft GMDF dem Reeder die Gesamtheit der vorgesehenen Fracht in Höhe von FF. 110'000 gezahlt hat, während die Tonnage der tatsächlich beladenen Fracht auf Grund des Schadens weitaus geringer war, und der Sachverständige den von der Gesellschaft GMDF gezahlten Betrag für die Fehlfracht auf genau FF. 235'517,50 beziffert hat;

Er darüber hinaus überprüft hat, dass einerseits die zusätzlichen Umschlagskosten in Höhe von FF. 100'470, die unmittelbar mit den Beschädigungen zusammenhängen, da Prüf- und Sortierarbeiten eine Verlangsamung des Arbeitsrhythmus der Hafendarbeiter zur Folge hatte, den tatsächlich erbrachten Leistungen der Gesellschaft SCGMS entsprachen und deren Rechnungen gemäß den geltenden Sätzen erstellt wurden; andererseits, dass die Liegegelder korrekt berechnet wurden, wobei festzuhalten ist, dass der Zeitraum, während dessen das Schiff zur

Beladung bereitstand, berücksichtigt wurde, d. h., dass der Zeitraum der Regenfälle nicht gerechnet wurde;

Dass sich der geschuldete Gesamtbetrag demnach auf FF. 379'466,96 beläuft;

Hingegen der Antrag der Gesellschaft GMDF auf Zahlung eines Betrages von FF. 8'958,98 zur Erstattung der Verhol- und Maklerkosten, die sich auf Leistungen beziehen, die auf jeden Fall erbracht werden mussten, abgewiesen wird;

Dass sich die Forderung der Gesellschaft GMDF demnach auf FF. 614'984,46 bzw. € 93'753,78 beläuft;

Dass am 4. Dezember 1998, dem Zeitpunkt, ab dem Zinseszinsen gefordert werden, die Bedingungen für die Anwendung des Artikels 1154 des Bürgerlichen Gesetzbuches gegeben waren und die Kapitalisierung der Zinsen demnach angeordnet wird;

Dass es angemessen ist, den Versicherern einen ergänzenden Betrag von € 2'500.- sowie den gleichen Betrag den Gesellschaften GMDF und SCGMS zuzusprechen;

Dass der diesbezüglich von der unterlegenen SNCF gestellte Antrag abgelehnt wird.

Aus diesen Gründen

bestätigt das Gericht das erstinstanzliche Urteil mit Ausnahme dahingehend, dass es den Antrag der Gesellschaft GMDF auf Grund des erwähnten Schadens und der Nebenkosten abweist und den Beginn der Zinsen auf den Tag der Ladung festsetzt,

entscheidet das Gericht wieder über diese Anträge und hinzufügend,

setzt es den Beginn der auf den Betrag von € 304'898,03 anfallenden gesetzlichen Zinsen auf den 19. März 1998 und die auf den Restbetrag von € 228'673,53 anfallenden gesetzlichen Zinsen auf den 10. August 1998 fest,

verurteilt es die SNCF, der Gesellschaft GMDF einen Betrag von € 31'597,09 bzw. € 93'753,58 zuzüglich der gesetzlichen Zinsen ab dem Zeitpunkt der Ladung und Zinseszinsen sowie einen Betrag von € 2'500 auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen,

verurteilt sie, den Versicherern und der SCGMS jeweils einen Betrag von € 2'500 zu zahlen.

[Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

„Balkanreisen“

Besuche des Generaldirektors in Serbien und
Montenegro/Belgrad, Bulgarien/Sofia,
Rumänien/Bukarest sowie Kroatien/Zagreb

10.–14. Mai 2004 und 25./26. Mai 2004

Einladungen zu solchen Besuchen hatte es schon lange und wiederholt gegeben. Von Seite des Generaldirektors war jeweils ebenfalls Interesse und Bereitschaft signalisiert worden, doch nur für den Fall, dass sich eine gute Gelegenheit ergibt.

Zu Beginn des Jahres war es an der Zeit, die Versprechen einzulösen und die Gelegenheit dazu aktiv zu schaffen mit der klaren Bedingung, ein Gesamtprogramm zu realisieren, da isolierte einzelne Besuche kaum in Frage kommen konnten. Es drängte sich auf, ein Eisenbahn-Seminar in Ljubliana (Slowenien), das mit Beteiligung des Generaldirektors als Referent ursprünglich schon für 2003 vorgesehen war und nun definitiv am 27./28. Mai 2004 stattfinden sollte, in das Programm einzubeziehen, umso mehr, als Ljubliana unmittelbar vor dem Seminar eine CEMT-Ministerkonferenz mit slowenischem Vorsitz erwartete.

Es ergab sich schließlich ein zweiteiliges Programm mit einer Besuchswoche, die nacheinander nach Belgrad, Sofia und Bukarest führte, sowie der Teilnahme an der CEMT-Ministerkonferenz und insbesondere am AICCF-Seminar in Ljubliana mit Anreise über Zagreb.

Die gesteckten Ziele konnten voll erreicht werden. Das Ergebnis ist in einem internen Bericht detailliert festgehalten. Zusammenfassend sind aus Sicht OTIF folgende Schlüsse zu ziehen:

Solche Kontaktreisen sind sinnvoll, eigentlich unerlässlich, um auf Stufe des Generaldirektors/

Generalsekretärs OTIF mit den maßgebenden Leuten in den Mitgliedstaaten persönliche Verbindung zu haben und auf leitender Stufe Bedürfnisse und Erwartungen zu erfassen sowie strategische Fragen zu diskutieren.

Die gewonne Erfahrung bestätigt, dass das „Networking“ aktiv zu betreiben ist, weil das zur Verfügungstehen als Gesprächspartner allein schon eine gewisse Dienstleistung darstellt (der Generaldirektor/Generalsekretär besitzt doch eine gewisse Prestige-position, nicht zuletzt deshalb, weil man annehmen darf, dass er in seiner Funktion einen guten Überblick hat und allenfalls als Vermittler helfen kann). Es wurde zudem die Vermutung bestätigt, dass mit solchen Kontaktinitiativen besser abgeschätzt werden kann, wieweit Interesse und Verständnis betreffend COTIF/OTIF reichen und wieweit die Rolle der OTIF anerkannt wird.

Es zeigte sich, dass die OTIF mit ihrem Sekretariat gezielte Dienstleistungen noch ausbauen sollte. Dies kann selbstverständlich nicht in Richtung Infrastruktur-Planung und -Finanzierung oder Untersuchungen, Abklärungen, Berichterstattungen zu den Problemen allgemein im Verkehrsbereich und im Besonderen betreffend die Eisenbahnen (vergleichbar mit der Arbeit in den Eisenbahnarbeitsgruppen der CEMT und der ECE/UNO) gehen. Die Basis muss immer das Kerngeschäft der OTIF bleiben. Darum herum kann aber der Spielraum für verstärkte Aktivitäten im Sinne von Dienstleistungen genutzt werden:

- Plattform für bestimmte Initialisierungen;
- Mitwirkung in repräsentativen Projekten;
- Organisation von (auf das COTIF bezogener) Erfahrungsvermittlung.

Gerade auch mit Blick auf verstärkte Dienstleistungen ist es selbstverständlich entscheidend, das OTIF-Sekretariat als Kompetenzzentrum zu erhalten und noch zu stärken. Es sollte ein Instrument in den Händen der Mitgliedstaaten sein, das bekannt ist und gebraucht wird.

Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung (AICCF)

Seminar „LJUBLJANA 2004“

Ljubljana (Slowenien), 27./28. Mai 2004

Das schließlich mit der 88. Tagung des Ministerrates der CEMT in Ljubljana koordinierte Seminar der AICCF zum Thema Eisenbahngüterverkehr hätte schon ein Jahr früher stattfinden sollen. Es musste jedoch der von der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER) mit Priorität kurzfristig angesetzten Tagung „EurailFreight“ zum gleichen Thema vom 22./23. Mai 2003 in München (s. Zeitschrift 2/2003) weichen. Daraus ergaben sich indessen auch Vorteile. Ohne dass das ursprüngliche Tagungskonzept geändert werden musste, geriet das AICCF-Seminar 2004 zur Gelegenheit, im Jahr eins nach München eine erste Bilanz zu ziehen. In München war ja eine ambitionöse Resolution verabschiedet worden mit konkreten zeitlichen Vorstellungen, die dazu herausfordern, ihren Realitätsgehalt und ihre Umsetzung aufmerksam zu verfolgen.

Der Generaldirektor war im Rahmen des Seminarprogramms als Referent beteiligt. Der Stellenwert für die OTIF des von ihm erwarteten Beitrags, ausgehend von der provokativen Frage „COTIF und EG-Richtlinien: ergänzend oder konkurrenzierend?“, einerseits und die realen Zeitverhältnisse einer Podiumsdiskussion mit einer größeren Zahl von Teilnehmern andererseits legten nahe, zwischen einem ausführlichen, durchformulierten schriftlichen Beitrag und einer Zusammenfassung in Form einer Powerpoint-Präsentation zu unterscheiden. Im Nachbang ist aus Sicht der OTIF vor allem der schriftliche Beitrag von Bedeutung. Es wird jedoch darauf verzichtet, ihn in der Zeitschrift zu veröffentlichen. Die Publikation wird durch die AICCF mittels einer der nächsten Ausgaben ihrer Zeitschrift „Schienen der Welt“ erfolgen. Beide Beiträge sind zudem auf der Homepage der OTIF zu finden.

Das sehr gut organisierte und von einer auserlesenen slowenischen Gastfreundschaft getragene Seminar vermittelte eine umfassende Problemsicht und ein breites, durchaus nicht einhelliges Meinungsspektrum dazu. Auffallend ist ein Stimmungs- Auf und -Ab bei vielen Beteiligten hinsichtlich der Zukunftschancen des Gütertransports mittels der Eisenbahn zwischen unerschütterlichem Optimismus und ernsthaften Zweifeln an der Fähigkeit des Eisenbahnsektors, mit Unterstützung der Politik rechtzeitig für eine großräumig konkurrenzfähige Position des Transportmittels Eisenbahn zu sorgen. Bis zum Jahr

2007 soll innerhalb der EG die volle Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs Platz greifen. Ob sie den gewünschten Erfolg zu Gunsten der Bahn bringen wird, wird sich erst noch zeigen müssen. Die Bahnen können zwar für sich in Anspruch nehmen, ihre Produktivität in den letzten Jahren, wie von ihnen gefordert, kontinuierlich gesteigert zu haben. Es bleiben aber Lücken. Wenig Optimismus stiftet die schwierige Diskussion über die Infrastrukturbenutzungsgebühren bzw. Wegekostenentgelte innerhalb der EG. Gleiche Maßstäbe bezüglich der externen Kosten für Bahn und Strasse sind unerlässlich. Die Politik ist gefordert, letztlich mit einer Vision darüber, welchen Beitrag die verschiedenen Verkehrsmittel langfristig leisten sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade die Eisenbahninvestitionen viel Zeit benötigen, was eine standhafte Politik und eine nachhaltige Finanzierung voraussetzt. Grundsatzentscheide müssen frühzeitig mit erheblichem Erfolgsrisiko zumindest aus betriebswirtschaftlicher Sicht gefällt werden; die Meinung, mit Abwarten bis zu nachgewiesenermaßen genügender Nachfrage ließe sich das Risiko ausschalten, ist nicht haltbar, weil so die notwendigen Investitionen, die ja durchwegs eine strukturellsteuernde Komponente aufweisen, unweigerlich zu spät kommen. Erschwerend fällt der Umstand ins Gewicht, dass die zentralen Ansätze der europäischen Bahnreform keineswegs einhellig umgesetzt werden. Unterschiedliche Auffassungen gibt es viele, angefangen bei der Frage des Nutzens eines so weit als möglich freien Netzzugangs und der vollständigen unternehmerischen Abtrennung der Infrastruktur vom Transportgeschäft bis zum Streit darüber, ob nicht – dort, wo weiterhin eine starke staatliche Unterstützung im Hintergrund wirkt – neue, voll international positionierte Monopolisten das Gedeihen erfolgreicher weiterer Marktteilnehmer und damit echter intramodaler Konkurrenz praktisch verhindern. In diesen Zusammenhang gehört auch die Frage nach der Definition des Systems Eisenbahn: Wieweit ist das Festhalten an der „integrierten Unternehmung“ sachlich wirklich begründet und sollte nicht das „Slot“ als das maßgebende Produkt und Abgrenzungskriterium des Transportsystems Eisenbahn gegenüber dem Verkehrsmarkt gesehen werden, das diesem die größtmögliche Freiheit lässt? Sorge bereiten schließlich die Auswirkungen angeblich unerlässlicher weiterer Regulierung im Dienste der Liberalisierung und des freien Marktes, wozu die nur mit erheblichem Migrationsaufwand umzusetzenden Maßstäbe voller technischer und betrieblicher Interoperabilität aber auch Qualitätsvorgaben, welche eigentlich in die Verantwortung der Marktteilnehmer gehören, zu zählen sind. Die Gefahr besteht, dass die Kosten des Systems Eisenbahn überborden und im realen Konkurrenzkampf

alle Anstrengungen, ihm eine verstärkte Position zu verschaffen, zunichte machen. Es wird darum gehen, die ganze Problematik im für die Zukunft des Eisenbahngüterverkehrs relevanten Gesamtrahmen zu sehen. Dieser ergibt sich letztlich aus einer weltweit intermodalen Sicht, vorrangig jedoch mit Blick auf den gewissermaßen zu einem „neuen Kontinent“ zusammenwachsenden europäisch – zentralasiatischen Raum. Er gibt der Eisenbahn neue Perspektiven; die Voraussetzungen, sie erfolgreich umzusetzen, sollten rasch geschaffen werden: die paneuropäische Entwicklung fördern, nationale Gesetzgebungen abbauen, Grenzen beseitigen.

Zu Beginn des Seminars hatten die gastgebende slowenische Eisenbahn mit der CER und der UIC gemeinsam ihre Position in einer „Ljubljana 2004-Erklärung“ (Rail Freight in a New Century and in an Enlarged Europe: A challenge for railways, customers and political stake-holders!) unterstrichen. Diese muss eher als Bestätigung der Münchner Resolution denn als Zwischenbilanz ein Jahr danach betrachtet werden. Eine kurzfristig orientierte Erfolgskontrolle könnte ohnehin nicht viel hergeben, auch wenn es unerlässlich sein wird, periodisch hart und unvoreingenommen nach den Resultaten zu fragen.

Als eine nächste bedeutende Gelegenheit könnte der AICCF-Kongress, der im Herbst 2005 in Moskau stattfinden soll, genutzt werden. Die Art und Weise, wie die gastgebende russische Eisenbahn mitwirken wird, dürfte einen echten Maßstab ergeben, um den Realitätsgehalt der großen Visionen im „neuen Kontinent“ zu prüfen.

Aus der Sicht der OTIF lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Die OTIF mit ihrem den modernen Anforderungen angepassten internationalen Regelwerk für den internationalen Eisenbahntransport auf der Basis des COTIF 1999 muss sich aktiv ins Spiel bringen. Sie hat in erster Linie die Verantwortung dafür, dass im Zuge der immer größerräumigen und klar intermodalen Einbindung des Transportmittels Eisenbahn im weltweiten Gütertransportsystem ihr Regelwerk zum Zuge kommt, um eine einheitliche rechtliche Basis zu garantieren.
- Es wird in diesem Sinne auch darum gehen, noch gezielter als bisher dort über die OTIF/das COTIF zu informieren, wo bisher kein Bedarf nach einem solchen Regelwerk und nach der

Beteiligung an der dafür unerlässlichen Trägerorganisation bestand. Es sind geeignete Formen einer adäquaten Beteiligung je nach geographischer und Interessenlage zu entwickeln, welche sich am Ziel orientieren, der OTIF weltweit auf staatlicher Ebene dort die repräsentative Rolle zu sichern, wo mit Blick auf die Bedürfnisse der Eisenbahn im Gütertransport einheitliche Rechtsvorschriften gefragt sind.

- Dass eine solche Sicht nicht nur Wunschenken entspringt, zeigt sich am Beispiel Japans. Dort war vor noch nicht allzu langer Zeit der Gütertransport auf der Eisenbahn kaum ein Thema. Ausgehend von besonders entwickelten, vielseitig einsetzbaren Containern konnte nun aber ein interessantes neues Geschäft für die Bahn entstehen. Bereits befassen sich die Verantwortlichen nicht mehr allein mit dem auf die japanischen Inseln beschränkten nationalen Geschäft; sie schauen Richtung Festland, wohin die Container per Schiff transportiert werden könnten. Das japanische Eisenbahnnetz wäre damit sein Inseldasein los und intermodal in den großräumigen Zusammenhang eingebunden.

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 15. Ergänzungslieferung, Stand 30. Januar 2004

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (s. Zeitschrift 3/2003, S. 67).

Die Sammlung umfasst drei Bände, wobei zwei Bände dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer gewidmet sind. Der dritte Band deckt die Kategorien „Europäisches Recht“, „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab.

Die 15. Ergänzungslieferung enthält mehr als 200 neu oder als Ersatz für bestehende Texte einzufügende

Blätter. Ein Teil davon ist auf die ständige Weiterentwicklung der Gesetzgebung im Bereich des Gefahrgutrechtes zurückzuführen. So findet der Benutzer in dieser Ergänzungslieferung die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen (Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn) in der Fassung der Bekanntmachung vom September 2003, die durch die Gefahrgutverordnung See im November 2003 geändert wurde. Ferner wurden das Allgemeine Eisenbahngesetz und die Erläuterungen hierzu angepasst.

Gelegentlich werden auch Vorschriften aufgenommen, die formell nach wie vor gelten, weil sie nicht aufgehoben wurden, obwohl ihre Schaffung mehrere Jahrzehnte zurückliegt. Als solches hat zum Beispiel das im Rahmen des Völkerbundes geschaffene „Übereinkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen“ („Convention sur le Régime International des Voies Ferrées“) samt „Statut“ hierzu aus dem Jahre 1923 zu Recht Aufnahme in die Sammlung gefunden, obwohl es sich eigentlich eher um ein Programm handelt, das der Ausführung durch konkrete vertragliche Vereinbarungen bedarf; diese liegen bekanntlich nur bruchstückhaft vor.

Im erwähnten Statut werden unter anderem die allgemeinen Grundregeln festgehalten, die auf eine Erleichterung des Grenzübertritts sowohl im internationalen Güter- als auch im internationalen Personenverkehr abzielen, wie z. B. „Die Vertragsstaaten regeln die Zoll- und Polizeiförmlichkeiten so, dass der internationale Verkehr so wenig wie möglich behindert und aufgehalten wird“ (Art. 8). Eine Minimalisierung des Aufenthaltes der Züge an den Grenzen, zu denen es einerseits wegen gesetzlich vorgeschriebener Förmlichkeiten und Kontrollen, andererseits aber auch wegen Vorgängen technischer und administrativer Art seitens der (staatlichen) Eisenbahnen selbst kommt, bildet bis heute Gegenstand von Diskussionen in verschiedenen internationalen Gremien und der daraus resultierenden Aktionsprogramme. Offenbar handelt es sich um ein altes, jedoch bisher – zumindest außerhalb der Europäischen Union – nicht zufrieden stellend gelöstes Problem. Nach Einsicht in das „Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen“ liegt die Erkenntnis nahe, dass die Festlegung solch allgemeiner Leitlinien allein, deren Ausführung besonderer völkerrechtlicher Vereinbarungen bedarf, das Problem nicht löst (s. Zeitschrift 3-4/1984, S. 35ff., G. Mutz: Eisenbahnbetrieb auf fremdem Staatsgebiet, Ziff. 36).

Das „Eisenbahnrecht“ hat sich innerhalb von zehn Jahren in eine umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisen-

bahnwesen entwickelt. Es kann den Fachleuten in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden als nützlicher Arbeitsbehelf dienen. Die aktualisierte Schnellübersicht mit alphabetisch geordneten Titeln der Gesetze und sonstiger Vorschriften erleichtert noch das Nachschlagen der gesuchten Vorschrift.

Dr. Karl-Heinz Thume/Harald de la Motte, Hrsg., *Transportversicherungsrecht*, Verlag C.H. Beck, 2004, XXXII, 807 S. ISBN3/406/49557/5, € 178.-

Nach siebenjähriger Planungs- und Vorbereitungszeit ist der lang erwartete erste umfassende Kommentar zum Transportversicherungsrecht in deutscher Sprache erschienen.

Es gab verschiedene Gründe für die in Zusammenhang mit der Bearbeitung aufgetretenen Schwierigkeiten: Zum 1. Juni 1998 wurde in Deutschland das Transportrecht (ausgenommen das Seerecht) grundlegend neu konzipiert und wieder in das Handelsgesetzbuch integriert. Hinzu kamen zahlreiche nationale und internationale Veränderungen im Bereich der allgemeinen Vertrags- und Versicherungsbedingungen. Die allgemeinen deutschen Spediteursbedingungen wurden mehrfach angepasst und verändert und schliesslich fiel 2003 der Versicherungsautomatismus von Haftungs- und Schadensversicherung des Spediteurs weg. Die Vielfalt der Versicherungsmodelle nimmt ständig zu und es herrscht reger Wettbewerb.

Die Herausgeber und der Verlag konnten insgesamt 13 namhafte deutsche Autoren für das Projekt gewinnen. Obwohl eine Revision des Versicherungsvertragsgesetzes in Aussicht steht, konnte diese jedoch nicht mehr abgewartet werden.

Der Kommentar beinhaltet die drei grossen Sparten dieses Rechtsgebietes, nämlich die eigentliche Transportversicherung im engeren Sinn, d.h. die Güterversicherung, und daneben die Kasko- und die Haftungsversicherung. Der Kommentar richtet sich vornehmlich an alle Praktiker die mit dem Transport und dem Transportversicherungsrecht zu tun haben, in erster Linie also an Anwälte, Gerichte und die Versicherungswirtschaften.

Im Kapitel 1, Einführung, wird Funktion und Begriff der Versicherung erläutert, wobei zu beachten ist, dass der Versicherungsanspruch im Rechtssinne nicht ein Schadenersatzanspruch, sondern ein Erfüllungsanspruch ist. In diesem Teil wird auch auf die Geschichte, insbesondere die Geschichte der Transportversicherung eingegangen. Die älteste Versicherungssparte ist die

See-Güter-Transportversicherung, betrieben bereits im zweiten vorchristlichem Jahrtausend durch Zusammenschlüsse phönizischer Händler in einer Organisation, die einem heutigen Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit durchaus zu vergleichen sind. Die Einführung enthält ferner eine Darstellung der Rechtsgrundlagen der Transportversicherung und eine Übersicht über die Versicherungsaufsicht.

Kapitel 2 enthält den Text des Gesetzes über den Versicherungsvertrag, das paragraphenweise kommentiert wird, und des zehnten Abschnitts des Handelsgesetzbuches, Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt, sowie eine Darstellung des internationalen Versicherungsvertragsrechtes. Das Kapitel 3 ist den verschiedenen allgemeinen Bedingungen der Güterversicherung (DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000, ADS Güterversicherung 73/84/94, DTV-Güter 2000, Besondere Klauseln, Luftfahrt-Güterversicherung, Werkverkehr und Sonderzweige GDV) gewidmet.

Kapitel 4 behandelt die allgemeinen Versicherungsbedingungen der Kaskoversicherung und Kapitel 5 die sogenannte „Verkehrshaftungsversicherung“: Unter Verkehrshaftungsversicherung versteht man eine gesetzlich angeordnete Pflicht-Haftpflichtversicherung, deren Besonderheit darin liegt, dass sie einem bestimmten Gewerbegebiet dient, nämlich dem Gütertransport. Versichert ist nicht das Interesse des Verladers, also des Wareninteressenten am Transportgut, sondern das Interesse des Verkehrsträgers (des Frachtführers, Spediteurs oder Lagerhalters) daran, nicht aus dem Verkehrsvertrag in Anspruch genommen zu werden. „Verkehrsvertrag“ ist der Oberbegriff von Fracht, Speditions- und Lagervertrag, unabhängig von der Art des Gutes, des Transportmittels und des Mediums, in dem es sich bewegt.

Ein ausführliches Sachverzeichnis, ein Verzeichnis der Abkürzungen und eine Schnellübersicht über wichtige Stichwörter sind bei einem Werk aus dem renommierten Verlag Beck eine Selbstverständlichkeit.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3029/2004, p. 235/236 – Action directe à l'international. Cadeau pascal (M. Tilche)

Idem, n° 3041/2004, p. 460/461 – Aérien. Montréal en vigueur (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2004, Modèle de titre de transport pour le trafic Est-Ouest / Fahrscheinmuster für den Ost-West-Verkehr / Specimens of tickets for East/West journeys / Lettre de voiture unique CIM/SMGS / Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS / Standard CIM/SMGS consignment note

European Transport Law, Antwerpen, No. 2/2004, p. 151-157 – A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers (M. Wouters)

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 6/2004, S. 20 – Gefahrgutrecht. Recht im Wandel I. (W. Spohr)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2004, S. 93-99 – Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im deutschen und internationalen Transportrecht. Überblick über die gesetzlichen Regelungen in Deutschland und in internationalen Übereinkommen (R. Herber); Sonderbeilage, S. IX-XII – Bedarf es einer Revision der CMR zur Einführung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Straßenverkehr? (B. Czerwenka); S. XXV-XXVII – Der Zeitpunkt der Rechtsvereinheitlichung ist zugleich Zeitpunkt neuer Rechtszersplitterung (W. Müller-Rostin); S. XXVIII/XXIX – Die autonome Auslegung der CMR (anhand von vier Entscheidungen) (H. Neumann); S. XXXIV-XXXVI – Die „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ und das Montrealer Übereinkommen (E. Ruhwedel); S. XXXVII-XL – Ökonomie des Transportrechts – oder ökonomisches Transportrecht? (J. Temme)

Idem, Nr. 4/2004, S. 137-141 – Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im Luftrecht. Oder: Die absolute Beschränkung der Haftung bei Schäden an Luftfrachtgütern (E. Ruhwedel); S. 142-146 – Haftungsbegrenzungen und Haftungsdurchbrechungen im Seerecht (D. Rabe); S. 147-152 – Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: Die englische Auffassung (R. Asariotis)

Idem, Nr. 5/2004, S. 181-194 – Schadensverhütung und Schadensausgleich bei Güter- und Verspätungsschäden nach dem Montrealer Übereinkommen (I. Koller)

Uniform Law Review / Revue de droit uniforme, Rome, N° 2004-1, p. 51-82 – The New Draft CRTD: Modernizing the International Civil Liability and Compensation Regime for the Inland Transport of Dangerous Goods (J. E. de Boer)

Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, N° 2/2004,
p. 361-382 – Budimpeštanska Konvencija o ugovoru o
prievozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) /
Budapest Convention on the Contract for the Transport
of Goods by Inland Waterways (CMNI) (V. Polić)