



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2005

113. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Syrien, S. 37

Anwendung de facto

Ukraine, S. 37

Liste der Linien CIV, S. 38

Liste der Linien CIM, S. 38

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 4.-8.7.2005, S. 38

Technik

Drei Entwürfe für neue CEN-„Normen“ (CWAs) im Eisenbahnbereich: Konsultation, S. 41

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Gemeinsame Arbeitsgruppe der CEMT/UNECE über intermodale Beförderungen und Logistik – Genf, 26.-28.9.2005 – S. 42

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich) – Urteil vom 26.8.2004 – Anspruch aus dem Beförderungsvertrag – Entgelt für Umschlagarbeiten an Bord eines Schiffes – Verjährung – S. 43

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 18. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2005, S. 45

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 45

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

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

3/2005

113. Jahrgang – Juli - September

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

Syrien

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Syrien am 4. Juli 2005 beim vorläufigen Depositar¹ seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst 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). Syrien ist der 26. Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert, angenommen oder genehmigt 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.

Anwendung de facto

Ukraine

Die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM wird gemäß Artikel 20 § 3 COTIF 1980 im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem Inkrafttreten der Beschlüsse der 5. Generalversammlung, d.h. des Protokolls 1999 (Protokoll von Vilnius), ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben, mit dem Inkrafttreten ausgesetzt sein.

Diese Aussetzung wird keine Wirkung für Mitgliedstaaten haben, die, ohne ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt zu haben, dem Sekretariat mitgeteilt haben, dass sie die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen anwenden (de facto Anwendung).

Mit Note vom 28. Januar 2005, die dem Sekretariat am 17. März 2005 übermittelt wurde, bestätigte die Ukraine ihre Absicht, dem Protokoll 1999 beizutreten (s. Art. 3 § 3 des Protokolls 1999) und teilte unter Bezugnahme auf Artikel 20 § 3 Abs. 2 COTIF 1980 mit, dass sie die von der 5. Generalversammlung beschlossenen Änderungen auf die in die Liste der Linien CIM eingetragenen Eisenbahnstrecken der Spurweite von 1435 mm (insgesamt 232 km) anwenden wird.

Liste der Linien CIV

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 54 vom 2. August 2005*Abschnitt „Albanien“*

Albanien ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 am 1. Juni 1984 beigetreten, hat jedoch bisher nur Beförderungen von Gütern dem COTIF-Regime, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellt. Gemäß einer Mitteilung Albanien vom 12. Juli 2005 sind nun auch die Beförderungen von Reisenden dem COTIF-Regime, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, zu unterstellen. Ein neuer Abschnitt „Albanien“ wurde in die Liste der Linien aufgenommen. Die betreffenden Linien sind den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV ab 2. September 2005 unterstellt (Artikel 10 § 2 COTIF 1980).

Albanien ist darüber hinaus dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositar bereits am 11. Juli 2000 beigetreten (s. Zeitschrift 5/2000, S. 338).

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 55 vom 11. August 2005*Abschnitte „Irland“ und „Frankreich“*

Streichung der von der „Irish Ferries Ltd.“ (P.O.Box 19, Ferryport Alexandra Road, Dublin 1, Ireland) betriebenen Schifffahrtslinie Rosslare Harbour - Cherbourg.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 56 vom 11. August 2005*Abschnitt „Deutschland“*

Infolge der im Abschnitt Deutschland vorgenommenen Änderungen ist der Abschnitt neu herausgegeben worden.

Liste der Linien CIM

(Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 74 vom 11. August 2005*Abschnitte „Deutschland“, „Finnland“ und „Dänemark“*

Streichung der von der „TEAM LINES GmbH & Co.“ (Baumwall 3, DE – 20459 Hamburg) betriebenen Schifffahrtslinie Hamburg/Bremerhaven – Helsinki/Hanko/Turku/Hamina.

Streichung der von der „Scandlines Euroseabridge GmbH“ (Hochhaus am Fährhafen, DE – 18119 Rostock – Warnemünde) betriebenen Schifffahrtslinie Puttgarden – Rødby.

Siehe COTIF, Artikel 10 §§ 1, 3.

Gefährliche Güter**Expertenunterausschuss
für die Beförderung gefährlicher
Güter (ECE/UNO)**

27. Tagung

Genf, 4.-8. Juli 2005

Experten oder Beobachter von 26 Staaten und 29 internationalen staatlichen oder nichtstaatlichen Organisationen nahmen an dieser ersten Tagung des neuen Zweijahreszeitraums 2005-2006 teil, die der 15. Revision der UN-Modellvorschriften gewidmet war.

Wie zu Beginn jeden neuen Zweijahreszeitraums erörterte der Expertenunterausschuss neuen Fragen, deren Prüfung auf der Grundlage neuer Anträge oder im Rahmen von Arbeitsgruppen behandelt werden wird. Dabei handelt es sich insbesondere um:

- Fall- und Aufrichtprüfungen für IBC (Großpackmittel)
- Widerstand der „Einweg-“ oder „leichten“ Kombinations-IBC
- Aufnahme von Bestimmungen zur Freistellung in den UN-Modellvorschriften auf der Grundlage

der Bestimmungen für den Luftverkehr (ICAO) betreffend freigestellte Mengen (Laborproben)

- Begriffsbestimmung für Beförderungsgeräte und geschlossene Beförderungsgeräte
- Auf radioaktiven Stoffen der Klasse 7 angebrachte Orientierungspfeile
- Umstrukturierung der Bestimmungen der IAEA in den UN-Modellvorschriften zu Zwecken der Benutzerfreundlichkeit
- Leitsätze der UN-Modellvorschriften.

Die Arbeitsgruppe zu den Explosivstoffen führte ihre Arbeiten fort, ohne zu einer neuen Übereinkunft zu gelangen.

Im Rahmen der Harmonisierung der RID/ADR/ADN-Bestimmungen mit der 14. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften, die von einer besonderen Arbeitsgruppe der gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung geprüft wurde, kam der Unterausschuss darüber überein, dass die Vorschriften betreffend den Transport von Tierkadavern tatsächlich nicht klar sind und demzufolge in Zukunft berichtigt werden müssten. Bezüglich der Krankenhausabfälle zeigte sich der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika über die Tatsache besorgt, dass die deutsche Regierung beabsichtigt, der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung Anträge zu unterbreiten, wodurch die Gefahr bestehe, widersprüchliche Vorschriften zu schaffen. Der Experte Deutschlands erklärte, diese Anträge würden nicht zwangsläufig zur Annahme widersprüchlicher Vorschriften führen. Diese müssen im Hinblick auf Binnentransporte innerhalb Europas dringend geprüft werden. Schließlich werden die Kohärenzmängel bezüglich der Zuweisung von Sondervorschriften für die Tankbeförderung von besonders korrosiven Stoffen bei der nächsten Tagung im Rahmen der Überarbeitung des rationalisierten Ansatzes geprüft.

Weltweites Übereinkommen oder Optionen zur Erleichterung der weltweiten Harmonisierung der Beförderung gefährlicher Güter an die UN-Modellvorschriften (s. Zeitschrift 1/2005, S. 4/5)

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs und die Vertreterin Kanadas haben ein Dokument vorbereitet, mit dem auf eine Prüfung dieses Themas hingewirkt werden soll (s. ST/SG/AC.10/C.3/2005/20), wobei sie präzisierten, dass dieses Dokument weder die Ansichten ihrer Regierungen noch ihre Standpunkte wiedergibt

(!!!). Es handelte sich dabei gewissermassen um eine Eigenkritik des Unterausschusses:

- a) die UN-Modellvorschriften weisen redaktionelle Mängel auf,
- b) die UN-Modellvorschriften sind unvollständig,
- c) die UN-Modellvorschriften sind komplex, detailliert und umfangreich,
- d) einige Delegationen unter jenen, die Änderungen an den Modellvorschriften aushandeln, fühlen sich nicht gebunden, es in die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften oder in ihre eigene nationale Gesetzgebung zu übernehmen, da das Vorschriftenwerk nicht zwingend ist,
- e) ein gewisser Mangel an Vertrauen scheint noch immer zwischen dem Expertenunterausschuss und einer gewissen Anzahl an Organen zu bestehen,
- f) die verkehrsträgerspezifischen Organe (ICAO, IMO, ECE, Gemeinsame RID/ADR-Tagung) betrachten den UN-Unterausschuss noch immer nicht als ein wirklich multimodales Entscheidungsorgan,
- g) einige Handels- oder Transportorganisationen wenden Einschränkungen an, die vor jenen des UN-Expertenunterausschusses Vorrang haben, manchmal aus Gründen der „Sicherheit“, manchmal aus kommerziellen Gründen,
- h) Stoffe der Klasse 7 und Arbeiten der IAEA,
- i) es besteht ein echtes Problem bezüglich der Schaffung eines weltweiten Systems für Transportvorgänge, das sowohl für internationale als auch für nationale Transporte Geltung hat,
- j) hat der Unterausschuss oder der ECOSOC seine Zuständigkeiten heute klar definiert?
- k) die Frage der Übersetzung in die offiziellen Sprachen der UNO sollte ebenfalls nicht unterschätzt werden,

- l) die Beförderung gefährlicher Güter erfolgt immer mehr auf multimodaler Ebene, auch bei nationalen Transporten.

Für die Zukunft schlugen sie die folgenden möglichen Optionen vor:

- a) Erneuerung des Mandates,
 b) Prüfung der Arbeitsmethoden des Unterausschusses,
 c) Beziehungen zu anderen Regelungsorganen im Bereich der gefährlichen Güter,
 d) Förderung der Annahme des Modellvorschriftenwerks auf breiterer Ebene,
 e) Prüfung des Modellvorschriftenwerks als Rechtstext,
 f) zwingende Anwendung mittels der bestehenden Rechtsinstrumente.

Der Unterausschuss kam zu dem Schluss, dass im Verlauf der vergangenen 50 Jahre der Zusammenarbeit zwischen Unterausschuss, IMO, ICAO, ECE/UNO und IAEA ein sehr hoher Harmonisierungsgrad im Bereich der verschiedenen internationalen Rechtsinstrumente, welche die internationale Beförderung gefährlicher Güter regelt, erreicht wurde, jedoch immer noch Probleme bei den internationalen Transporten bestehen. Diese sind darauf zurückzuführen, dass noch immer einige Unterschiede zwischen den verkehrsträgerspezifischen internationalen Rechtsinstrumente bestehen, auch wenn erkannt wurde, dass diese Unterschiede oft gerechtfertigt und legitim sind. Das Hauptproblem scheint in der mangelnden Harmonisierung der nationalen Bestimmungen für Binnentransporte zu beruhen, die den internationalen Transport behindert, wenn es kein internationales Rechtsinstrument wie das RID und das ADR gibt, das die nationalen Regeln ablöst. Die nationalen Bestimmungen, auch wenn sie auf dem Modellvorschriftenwerk beruhen, werden nicht immer in vollem Umfang diesem angeglichen oder werden nicht immer auf weltweiter Ebene zeitgleich aktualisiert oder angeglichen. Daraus ergibt sich, dass die Absender und Transportunternehmen von Fall zu Fall die in jedem von dem Transport betroffenen Staat anwendbaren Regeln prüfen müssen, was zu Problemen im Bereich der Übereinstimmung führt.

Eines der erwähnten Probleme besteht darin, dass viele Staaten Mühe bekunden, alle zwei Jahre die nationalen Regelungen zu aktualisieren, da die neuen UN-Bestimmungen in sämtliche nationalen Sprachen übersetzt werden müssen. Darüber hinaus sind auch ihre begrenzte Fähigkeit zur Umsetzung und Anwendung, die unzureichende Ausbildung, die Verstärkung der Fähigkeiten und die Möglichkeit der Teilnahme an Aktivitäten im Bereich der technischen Zusammenarbeit auf internationaler Ebene trotz der aktiven Beteiligung von Organisationen wie der IMO, der ICAO und der IATA für den See- und Luftverkehr und der von einigen Staaten gewährten technischen Unterstützung auf bilateraler Basis zu nennen.

Es wurde erwähnt, dass diese Probleme langfristig gelöst werden könnten, indem, auch wenn dies schwierig ist, ein breit getragenes Übereinkommen für die internationale Beförderung gefährlicher Güter entwickelt wird. Dabei müssen jedoch die bestehenden internationalen Rechtsinstrumente berücksichtigt werden. Ein solches Übereinkommen könnte die See- und Luftbeförderungen, die bereits vom IMDG-Code und den technischen Anweisungen der ICAO abgedeckt sind, aus seinem Anwendungsbereich ausschließen. Alternativ könnte es verkehrsträgerübergreifende Vorschriften beinhalten, was die verkehrsträgerspezifischen Organisationen nicht davon abhalten sollte, zusätzlich in getrennten Instrumenten rein verkehrsträgerspezifische Betriebsvorschriften vorzusehen.

Bezüglich der Fragen betreffend das Mandat des Unterausschusses (Teilnahme), erinnerte der Sekretär daran, dass die für den Unterausschuss anwendbaren Verfahrensregeln in den Verfahrensregeln des Wirtschafts- und Sozialrates präzisiert sind und sie solange nicht geändert werden können, wie der Unterausschuss ein Unterorgan des Rates ist. Das Mandat des Unterausschusses wird vom Rat selbst alle zwei Jahre beschlossen und aktualisiert. Im Hinblick auf ein eventuelles Übereinkommen vertrat er die Auffassung, dass sein Mandat, zumindest unmittelbar, nicht leicht zu ändern sei. Er könnte weiterhin wie bisher funktionieren, indem er z. B. Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ausspricht, die an die Regierungen für deren nationale Vorschriften und an die internationalen Organisationen für die verkehrsträgerspezifischen internationalen und regionalen Rechtsinstrumente sowie an die Vertragsparteien dieses weltweiten Übereinkommens oder ihre Verwaltungsausschüsse gerichtet werden könnten.

Die Experten des Unterausschusses und die internationalen Organisationen wurden aufgefordert, über diese Ergebnisse formell oder informell auf nationaler

Ebene mit ihren gesetzgebenden Organen zu diskutieren, um danach Möglichkeiten der Verbesserung der weltweiten Harmonisierung im Bereich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter zu entwickeln. Das oben erwähnte Dokument wird im Hinblick auf eine eventuelle spätere Beratung erneut auf die Tagesordnung der nächsten Tagung gesetzt.

Bemerkung des Zentralamtes:

Es ist zu erwähnen, dass diese Frage von einer begrenzten Anzahl von Staaten (etwa dreißig Experten oder Beobachter) beraten wird, die alle mittels des IMDG-Code, der technischen Anweisungen der ICAO oder des RID/ADR die UN-Modellvorschriften anwenden. Die angesprochenen Probleme betreffen jedoch insbesondere die Staaten, die nicht im Unterausschuss vertreten sind. Die Übersetzungsprobleme in die nationalen Sprachen sowie die Häufigkeit der Revisionen (alle zwei Jahre) wurden im Unterausschuss, aber auch von einigen Vertretern der Landverkehrsträger immer wieder angesprochen. Der Unterausschuss hat sich bisher zu diesen Forderungen taub gestellt.

Der vollständige Bericht sowie das interessante Dokument des Vereinigten Königreichs und Kanadas sind auf der Internet-Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO www.unece.org/trans/danger/danger.htm eingestellt.

(Übersetzung)

Technik

Drei Entwürfe für neue CEN-„Normen“ (CWAs) im Eisenbahnbereich: Konsultation

Im Nachgang zum Beschluss der Europäischen Union zu den technischen Spezifikationen für Telematik-anwendungen im Güterverkehr (TSI TAF) vom November 2004, wurde der CEN aufgefordert, die erforderlichen Normen für die in den elektronischen TAF-Mitteilungen zu verwendenden Codierungen auszuarbeiten.

Der CEN ist dieser Aufforderung mittels eines **CEN/ISSS Workshop** (Information Society Standardization System) -

s. <http://www.cenorm.be/cenorm/businessdomains/>

businessdomains/iss/iss/about_iss/about_workshops.asp nachgekommen, der einen informelleren Rahmen als eine übliche CEN-Norm darstellt und die Möglichkeit einer unmittelbaren Teilnahme am Normierungsprozess bietet. Der Workshop ist allen interessierten Parteien geöffnet und zielt darauf ab, über Texte übereinzukommen, die als CEN Workshop-Übereinkommen (CWA) veröffentlicht werden können.

Die CWAs werden von Natur aus auf freiwilliger Basis erstellt, doch ist vorgesehen, die drei betreffenden Eisenbahn-CWAs in die Gesetzgebung aufzunehmen (EU-Richtlinien, COTIF-Bestimmungen), so dass sie zwingend werden. Später könnten die CWAs in normale EN-Normen umgesetzt werden.

Seit Januar dieses Jahres haben Arbeitsgruppen, bestehend aus Fachleuten aus den freiwillig teilnehmenden Organisationen und Unternehmen, drei CWAs ausgearbeitet. Das Zentralamt hat bei der Ausarbeitung teilgenommen, da der Anwendungsbereich im Eisenbahnbereich über den Rahmen der Europäischen Union hinausgeht.

Entsprechend den Regeln des CEN unterliegen die Entwürfe einer öffentlichen Konsultationsperiode von 60 Tagen, die am **2. Dezember 2005** abläuft.

Nach Eingang der Bemerkungen wird die endgültige Fassung der CWAs im Verlauf des Dezembers vom Workshop erstellt und anschliessend veröffentlicht und in Kraft gesetzt werden.

Bemerkungen sollten nur von Organisationen und Unternehmen eingebracht werden.

Die drei offiziellen CWA-Entwürfe sind auf der OTIF-Homepage www.otif.org/html/e/tech_adm_registre_mr2003.php einsehbar.

(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Gemeinsame Arbeitsgruppe der CEMT/UNECE über intermodale Beförderungen und Logistik

Genf, 26.-28. September 2005

Einer der Hauptpunkte der Sitzung der o.a. Arbeitsgruppe war eine als „Brain storming“ gedachte Diskussion der unter der Leitung von UNECE unter Mitarbeit von OSShD und OTIF laufenden Arbeiten zur Erleichterung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr für Güter und Personen.

Dabei wurden von der Firma InterRail Services, vom CIT, vom Generaldirektor der OTIF und vom Sekretariat im Rahmen von Präsentationen die fortbestehenden Mängel, die gegenwärtig neuen Regelungen, nämlich ein Entwurf für ein neues nach dem Vorbild des Internationalen Abkommens zur Erleichterung des Grenzüberganges für Reisende und Gepäck von 1952 ausgearbeitetes Abkommen für den Personenverkehr und ein Entwurf für eine neue Anlage zum Internationalen Übereinkommen zur Harmonisierung der Warenkontrolle an den Grenzen von 1982 sowie – durch die OTIF – weitergehende rechtliche und organisatorische Möglichkeiten zur Erleichterung des Grenzübertritts vorgestellt. Sowohl die Vertreter des Privatsektors wie auch der OTIF kritisierten dabei, dass die gegenwärtig verhandelten Änderungen zu den beiden Konventionen nicht ausreichen würden, um den Grenzübertritt soweit zu erleichtern, dass die Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors im grenzüberschreitenden Verkehr insbesondere nach Mittel-, Südost- und Osteuropa sowie nach Asien in dem erforderlichen Umfang verbessern würde. In der Diskussion wurde deutlich, dass es nach wie vor nicht möglich ist, durchgreifende Verbesserungen in den Regelungen für alle Teile der Netze in den angesprochenen Bereichen durchzusetzen.

Um einerseits diese Schwierigkeiten zu berücksichtigen und andererseits – insbesondere im internationalen Verkehr – aber weiter reichende Rationalisierungen und Vereinfachungen erreichen zu können, stellte der

Generaldirektor der OTIF ein Konzept vor, nach dem deutlicher wirkende Vereinfachungen des Grenzübertritts zunächst nur in den paneuropäischen Korridoren eingeführt würden. Das Konzept geht von der Annahme aus, dass in den Korridoren deutlich günstigere Voraussetzungen für die Erleichterungen beim Grenzübertritt vorliegen. Diese bestehen darin, dass zum einen nur äußerst begrenzte Anteile der Infrastruktur erfasst würden und die Anzahl der betroffenen Bahnhöfe – insbesondere der Grenzbahnhöfe – drastisch abgesenkt würde. Dadurch könnten erhebliche Erleichterungen bei der erforderlichen Ausrüstung dieser Bahnhöfe mit IT-Ausstattung entstehen und entsprechend ausgebildetes und erfahrenes Personal der für die Abwicklung des Grenzübertritts zuständigen Institutionen (u.a. Zoll) an den in den Korridoren liegenden Grenzübergangsstellen konzentriert werden.

Attraktiv ist dieses Konzept für die betroffenen Staaten, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und zum Beispiel Zollbehörden auch deswegen, weil ein solches zunächst in den Korridoren zu schaffendes rechtliches, organisatorisches und logistisches Regime nach erfolgreicher Bewährung auf andere geeignete Teile des Netzwerkes außerhalb der Korridore ausgedehnt werden könnte. Eine weitere Untersuchung, Fortentwicklung und Einführung dieses Konzeptes würde außerdem ermöglichen, den bisher nahezu ausschließlich unter Kostenaspekten geführten Debatten über die Einrichtung und den Ausbau der Korridore zum ersten Mal einen konkreten volkswirtschaftlichen Nutzen zur Seite zu stellen.

Eine vertiefte Diskussion dieser Vorschläge erfolgte – offensichtlich wegen ihres einfachen und innovativen Inhalts – nicht. Die informellen Reaktionen waren durchweg positiv und das Interesse an weiteren Einzelheiten hoch.

Das Zentralamt wird die Einzelheiten dieses Konzepts in einer der nächsten Ausgaben der Zeitschrift detaillierter vorstellen.

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich)

Urteil vom 26. August 2004¹

Der Verjährung nach Artikel 58 § 1 CIM unterliegen nur frachtvertragliche Ansprüche, das sind Ansprüche, die aus einer Verletzung des Frachtvertrags resultieren, somit auch Ansprüche der befördernden Eisenbahn gegen den am Vertrag beteiligten Absender. Ein „Anspruch aus dem Frachtvertrag“ im Sinn des Artikels 58 § 1 CIM setzt einen hinreichend engen sachlichen Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag selbst voraus.

Vgl. Artikel 58 § 1 CIM

Begründung

Der Beklagte hatte die Klägerin am 7. Dezember 1999 mit dem Transport von 40 Lastkraftwagen mit 8 aufgeladenen Lastkraftwagen-Anhängern vom Bahnhof Himberg nach Antwerpen und mit der Verladung dieser Fahrzeuge in Antwerpen von den Bahnwaggons auf ein Transportschiff (so genannte „Umschlagarbeiten“) beauftragt. Für diese Verladearbeiten war ein Preis von 2.000 Schilling (S) pro Lastkraftwagen (mit aufgeladenem Anhänger) vereinbart. Die Klägerin führte den Transport im Dezember 1999 durch und legte am 22. Dezember 1999 Rechnung; diese wurde vom Beklagten zur Gänze bezahlt. Mit der Durchführung der Umschlagarbeiten hatte die Klägerin ein Tochterunternehmen beauftragt. Dieses führte die Umladung auf das Transportschiff im Jänner 2000 durch und legte darüber dem Beklagten am 31. Dezember 2000 Rechnung über 148.300 S. Nach der mit der Klägerin getroffenen Vereinbarung hätte der Beklagte insgesamt 96.000 S zahlen müssen. Mit ihrer am 29. August 2002 bei Gericht eingelangten Klage begehrt die Klägerin 6.976.80 EUR als vereinbartes Entgelt für die Umschlagsarbeiten in Antwerpen. Der Beklagte habe seine Zahlungsverpflichtung anerkannt. Der Beklagte beantragte kostenpflichtige Klageabweisung und wendete Verjährung ein. Die Klägerin habe ihre Leistungen im Jahr 1999 erbracht, die Verjährungsfrist nach den CIM betrage ein Jahr. Im Übrigen sei sofortige Rechnungslegung vereinbart worden. Die verspätete

Rechnungslegung hätte dem Beklagten die Möglichkeit genommen, diese Umschlagskosten dem Empfänger weiter zu verrechnen. Hilfsweise werde daher ein ihm dadurch entstehender Schaden aufrechnungsweise gegen die Klageforderung eingewendet.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es stellte noch fest, dass die Streitparteien keine Vereinbarung über den Zeitpunkt der Rechnungslegung getroffen hätten. Der Beklagte habe die am 31. Dezember 2000 vom Tochterunternehmen der Klägerin ausgestellte Rechnung über die Umschlagarbeiten im Februar 2001 der Höhe nach beanstandet. Auch anlässlich einer Urgenz der Klägerin vom Juli 2001 habe er die unrichtige Verrechnung beanstandet und darauf hingewiesen, dass es aufgrund der späten Rechnungslegung Probleme mit der Weiterverrechnung an seinen Auftraggeber geben könnte. Die Klägerin habe daraufhin die Rechnung schriftlich korrigiert. In weiteren Telefonaten habe der Beklagte erklärt, er werde sich bemühen, Zahlung von seinem Auftraggeber zu erhalten und diese an die Klägerin weiterzuleiten. Eine ausdrückliche Zahlungszusage habe der Beklagte nicht abgegeben. Das Erstgericht konnte nicht feststellen, dass der Beklagte von seinem Auftraggeber Zahlung erlangen konnte. Rechtlich führte das Erstgericht aus, auf den Frachtvertrag seien die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) anzuwenden. Nach Artikel 3 § 2 seien dessen Bestimmungen auch auf Verlade-, Umlade- und Abladearbeiten anzuwenden, die im Rahmen eines internationalen Gütertransports mit der Eisenbahn durchgeführt werden. Im Übrigen hätten die Streitparteien hinsichtlich der Transport- und Umschlagarbeiten einen zusammenhängenden Vertrag geschlossen. Nach Artikel 58 § 1 CIM betrage die Verjährungsfrist für Ansprüche aus einem internationalen Eisenbahnbeförderungsvertrag ein Jahr; sie habe nach Artikel 58 § 2 Buchst. a) CIM mit dem Abschluss der Umschlagarbeiten zu laufen begonnen. Die Verjährung sei daher Ende Jänner 2001 – noch vor dem Beginn der Verhandlungen über die Bezahlung der Forderung – eingetreten. Ein Anerkenntnis habe der Beklagte nicht abgegeben.

Das Rekursgericht behob dieses Urteil und trug dem Erstgericht die neuerliche Entscheidung nach Verfahrensergänzung auf. Es sei ungeklärt geblieben, was Inhalt des Frachtvertrags geworden sei, wobei es zur Beurteilung wesentlich auf den Inhalt des Frachtbriefs ankomme. Das Erstgericht habe sich mit dessen Inhalt nicht auseinandergesetzt und nicht geklärt, was unter „Nebengebühren“ zu verstehen sei. Artikel 3 § 2 CIM lasse entgegen der Auffassung des Erstgerichts nicht den zwingenden Schluss zu, dass der Frachtvertrag auch

¹

6 Ob 168/04f

Umladearbeiten von Bahnhöfen und Verladearbeiten auf ein Schiff umfasst.

Das Rekursgericht sprach aus, dass der Rekurs an den Obersten Gerichtshof zulässig sei, weil höchstgerichtliche Rechtsprechung sowohl zur Rechtsnatur des Eisenbahnfrachtvertrags als auch zur Frage fehle, ob auch die Ab-(gemeint: Um-)ladung auf ein Schiff von einem der CIM unterliegenden Eisenbahnfrachtvertrag umfasst sein könne und ob dies einer Ersichtlichmachung im Frachtvertrag bedürfe.

Der gegen den Aufhebungsbeschluss des Berufungsgerichts gerichtete Rekurs des Beklagten ist zulässig, aber nicht berechtigt:

Der Beklagte beruft sich auf Artikel 58 § 1 CIM, wonach Ansprüche aus einem Frachtvertrag in einem Jahr verjähren. Die hier verrechneten „Umschlagarbeiten“ (Umladung von der Bahn auf ein Transportschiff) seien nichts anderes als eine dem Frachtvertrag noch zuzuordnende Be- und Entlade-tätigkeit, auf die die CIM anzuwenden seien. Demgegenüber vertritt die Klägerin in ihrer Rekursbeantwortung die Auffassung, der Transportauftrag sei mit Übergabe der Ware an das im Frachtbrief angeführte Unternehmen in Antwerpen erfüllt, der „Umschlag“ auf das Schiff sei aufgrund eines gesonderten – vom Frachtbrief nicht umfassten – Auftrags erfolgt, auf den die CIM nicht anzuwenden seien. Entscheidungswesentlich ist daher die Frage, ob die nun eingeklagte Leistung – sei es als Haupt-, sei es als Nebenleistung – vom Frachtvertrag umfasst war. Der Senat teilt die Auffassung des Berufungsgerichts, wonach der bisher festgestellte Sachverhalt zur Beurteilung nicht ausreicht:

Auf den von der Klägerin durchgeführten Eisenbahntransport sind (unbestrittenermaßen) die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM 1980) anzuwenden. Der Verjährung nach Artikel 58 § 1 CIM unterliegen nur frachtvertragliche Ansprüche, das sind Ansprüche, die aus einer Verletzung des Frachtvertrags resultieren, somit auch Ansprüche der befördernden Eisenbahn gegen den am Vertrag beteiligten Absender (Csoklich, Einführung in das Transportrecht, 261; Spera, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, Art. 58 CIM, Anmerkung 2). Artikel 3 § 2 CIM, wonach die Eisenbahn zur Annahme von Gütern, deren Verladen, Umladen oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erfordert, nur verpflichtet ist, wenn die in Betracht kommenden Bahnhöfe über derartige Einrichtungen verfügen, kann zwar als Hinweis dafür aufgefasst werden, dass Umlade- und Abladearbeiten gegebenenfalls vom Frachtvertrag umfasst sein können.

Aus dieser Bestimmung lässt sich aber nicht zwingend ableiten, dass derartige Leistungen unabhängig von der getroffenen Vereinbarung jedenfalls vom Frachtvertrag umfasst sind. Ein „Anspruch aus dem Frachtvertrag“ im Sinn des Artikels 58 § 1 CIM setzt jedenfalls einen hinreichend engen sachlichen Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag selbst voraus (vgl. Basedow, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Art. 32 CMR Randzahl 10, der einen engen Zusammenhang mit dem Frachtvertrag für Zollleistungen behauptet, nicht aber für Lagerhaltung des Frachtführers).

Der zu fordernde enge sachliche Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag wäre für „Umschlagleistungen“ (hier Umladung des Gutes von der Bahn auf ein Transportschiff), die (nach den Behauptungen der Klägerin) erst nach Erfüllung des Transportauftrages durch Übergabe an den im Frachtbrief vorgesehenen Empfänger vorgenommen werden, nicht gegeben. Ob nun die vom Beklagten beauftragten Umschlagarbeiten Inhalt des Frachtvertrags wurden oder einen ausreichend engen sachlichen Zusammenhang zum Transportauftrag aufweisen, richtet sich zunächst nach dem Inhalt des Frachtbriefs. Er dient als – allerdings widerlegbarer (Schütz in Straube Handelsgesetzbuch § 426 Randzahl 3; Mutz in Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Art. 11 CIM Randzahl 4) – Beweis für Abschluss und Inhalt des Frachtvertrags (Art. 11 § 3 CIM; Koller, Transportrecht, Art. 11 CIM Randzahl 6; Mutz am angegebenen Ort Art. 11 Randzahl 4). Seine Ausstellung und Annahme ist (zusammen mit der Annahme des Gutes) auch Voraussetzung für das Zustandekommen des der CIM unterliegenden Frachtvertrags (Art. 11 § 1 CIM; Schütz am angegebenen Ort § 426 Randzahl 1; Mutz am angegebenen Ort Art. 11 Randzahl 2, 3 und 4; Koller am angegebenen Ort Art. 11 CIM Randzahl 4 und 6).

Das Erstgericht hat – von der Annahme ausgehend, Verladearbeiten seien nach Artikel 3 § 2 CIM jedenfalls vom Transportauftrag umfasst – keine Feststellungen zum Inhalt des Frachtbriefs getroffen. So steht insbesondere nicht fest, wer nach dem Inhalt des Frachtvertrags Empfänger des Gutes in Antwerpen war, eine Bestimmung, die nach Artikel 13 lit. b) CIM zwingend in den Frachtbrief aufgenommen werden musste. Es steht auch nicht fest, ob der Transportauftrag durch Übergabe des Transportguts an den vorgesehenen Empfänger vor Durchführung der Umschlagarbeiten beendet war. Es kann daher noch nicht beurteilt werden, ob die von der Klägerin verrechneten Umschlagarbeiten (wie der Beklagte meint) noch im Rahmen des Frachtvertrags oder in einem engen sachlichen Bezug zu diesem vorgenommen wurden und ob sie gleich dem Frachtvertrag den Verjährungsbestimmungen des

Artikels 58 CIM unterliegen. Die Aufhebung des erstgerichtlichen Urteils zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung begegnet daher keinen Bedenken.

[Kostenentscheidung]

(Aus: European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Nr. 3-2005, S. 395-399)

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, 18. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juni 2005

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 1/2005, S. 25). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst nun vier Bände. Die ersten zwei Bände sind dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, der dritte ist dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer und dem europäischen Recht gewidmet; der vierte Band deckt die Kategorien „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung.

Mit der 18. Ergänzungslieferung erfolgt vor allem eine Aktualisierung der Gesetzestexte. Darüber hinaus erscheint zusätzlich zum Text des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen aus dem Jahre 2003 eine kurze Kommentierung von M. Zumpe.

Schwerpunkte der Aktualisierung bilden im Bereich des nationalen Rechtes – entsprechend der zwischenzeitlichen Entwicklung des internationalen Rechtes (ADR und RID) – die Gefahrgutvorschriften: Sie enthält die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der

Straße und mit der Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. Januar 2005. Neu aufgenommen wurde die Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ebenfalls vom 3. Januar 2005, die der teilweisen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (zuletzt geändert durch Richtlinie 2004/50/EG) dient. Deren Anlage bildet ein Kriterienkatalog zur Notwendigkeit einer Inbetriebnahmegenehmigung nach Änderungen an Eisenbahnfahrzeugen.

Im Bereich des europäischen Rechtes wurde die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG) aufgenommen und bei weiteren in der Sammlung wiedergegebenen Richtlinien berücksichtigt, deren Wortlaut durch sie geändert wurde.

Das „Eisenbahnrecht“ hat sich allmählich in eine umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen entwickelt und erweist sich als praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3097/2005, p. 596/603 – Faut-il préciser le mode ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 4/2005, p. 2 - Responsabilité en droit international routier et maritime / Haftung im internationalen Straßen- und Seebeförderungsrecht / Liability under the law of international carriage by road and by sea (G. Mutz)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N°3/2005, p. 293-301 – Carrier's Liability in Cross-Border Air Cargo Substitute Transportation (M. Clarke)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 39-40/2005, p. 50/51 – Des fonds pour le fer. Développements récents du financement ferroviaire européen (M. Metz)