



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2008

116. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999
Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern
CIV, S. 1

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Schadensvermutung bei Neuaufgabe, S. 1

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 5

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN
Bern, 25.-28.3.2008, S. 6

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

**Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen
für Europa (UNECE)**
Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 19.-21.2.2008 – S. 8

**Ausschuss der Vereinten Nationen für Interna-
tionales Handelsrecht (UNCITRAL)**
Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – 21. Tagung – Wien, 14.-
25.1.2008 – S. 9

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)
Rechtsgruppe – Paris, 19.2.2008 – S. 10

Rechtsprechung

Hof van Cassatie van België – Urteil vom 18.5.2007 – Fehlender
Frachtbrief – Aktivlegitimation (CIM), S. 11

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, Speditions-, Fracht- und
Lagerrecht, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren,
Ergänzungslieferung 1/08, Stand Januar 2008, S. 13

Last but not least

Zauber der technischen Literatur, S. 14

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

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

1/2008

116. Jahrgang – Januar - März

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Listen der Linien 1999

Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV

(Ausgabe vom 1. Juli 2006)

Rundschreiben des Generalsekretärs Nr. 9 vom 3. Januar 2008

Abschnitt „Deutschland“

Eintragung der folgenden Schifffahrtslinien:

- *Dagebüll – Amrum (15.03.-26.10.)*, betrieben von der „Wyker Dampfschiffahrts-Reederei Föhr-Amrum GmbH“ (DE-25938 Nordseebad Wyk auf Föhr);
- *Hamburg – Helgoland (20.03.-26.10.)*, betrieben von der „FRS Helgoline GmbH & Co. KG“ (Postfach 26 26, DE-24916 Flensburg);
- *Konstanz – Ermadingen – Reichenau*, betrieben von der „Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG (SBS)“ (Friedrichshafenerstrasse 55a, Postfach 77, CH-8590 Romanshorn)

gemeinsam mit der „Bodensee Schifffahrtsbetriebe GmbH (BSB)“ (Hafenstraße 6, DE – 78462 Konstanz).

Infolge der Eintragung dieser Schifffahrtslinien und der im Abschnitt Deutschland vorgenommenen Änderungen wird der Abschnitt neu herausgegeben.

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

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Schadensvermutung bei Neuaufgabe

Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM bei Verkehren mit dem Frachtbrief CIM/SMGS – eine neue Bestimmung des SMGS tritt in Kraft

Am 1. Juli 2008 treten einige neue Bestimmungen des SMGS in Kraft (s. Beschlüsse der Steuergruppe CIM/SMGS, Zeitschrift 3/2007, S. 48/49 und 4/2007, S. 69). Einen Teil dieser Ergänzungen des SMGS bildet die Umsetzung der im Rahmen des CIT-OSShD-Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität“ erreichten Lösungen, an deren Ausarbeitung sich die OTIF beteiligt hat: Muster der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, Wagen- und Containernachweisung (ein Dokument für Gruppen von Wagen und Containern),

Verfahren zur Freigabe von Verkehrsverbindungen für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS und Vermutung bei unbekanntem Schadensort in Verkehren mit dem Frachtbrief CIM/SMGS. Diese Regelungen und Dokumentenmuster mildern die sich für die Kunden des Eisenbahnverkehrs aus dem Nebeneinander zweier Beförderungsrechtsregime, CIM und SMGS, ergebenden Nachteile. Sie bringen denjenigen, die vom Frachtbrief CIM/SMGS Gebrauch machen, wesentliche Vorteile gegenüber denen, die – aus welchen Gründen auch immer – die Verkehre mit der herkömmlichen Reexpedition, mit je einem getrennten Frachtbrief für jeden Beförderungsvertrag, abwickeln.

Eine dieser neuen Regelungen ist Artikel 23 § 10 SMGS. Die Vorschläge für diese Bestimmung wurden in der Rechtsgruppe CIM/SMGS erarbeitet, im Juli 2007 der Expertensitzung der Kommission „Transportrecht“ der OSShD vorgestellt und im Oktober 2007 in der Jahressitzung dieser Kommission verabschiedet. Mit Artikel 23 § 10 wird die Vermutung bei Neuaufgabe ins SMGS eingeführt. Dies hat eine unmittelbare Auswirkung auf die Anwendung des Artikels 28 § 3 CIM. Da beide Bestimmungen eine Rechtsvermutung für neu aufgegebene Sendungen mit unbekanntem Schadensort enthalten, kann von einer Parallelität der Regelungen gesprochen werden, wenn auch, wie im Weiteren präzisiert wird, nur von einer teilweisen. Im Rahmen der dadurch geschaffenen Parallelität wird Artikel 28 § 3 CIM ab 1. Juli 2008 zur Anwendung kommen können.

Entstehungsgeschichte

Die Entstehungsgeschichte der Rechtsvermutung bei Neuaufgabe ist lang. Das Problem, dass der Geschädigte seinen Anspruch auf Ersatz von Transportschäden nicht durchsetzen konnte, wenn er nicht in der Lage war, einen Beweis darüber zu erbringen, bei der Durchführung welches von zwei unmittelbar aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist, stellte sich seit Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Es handelte sich damals um Fälle, in denen eine Binnenbeförderung einer Beförderung nach dem damaligen Internationalen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG, Berner Übereinkommen) vorausgegangen ist oder in denen die Beförderung auf Grund von zwei aufeinander folgenden Beförderungsverträgen nach dem IÜG durchgeführt wurde. Rechtsprechung zu Lasten der Bahnbenutzer führte dazu, dass erste Anträge zu einer Lösung dieses Problems bereits bei der 4. Revisionskonferenz (1932) behandelt wurden. Bei dieser Revisionskonferenz wurde eine Bestimmung angenommen, wonach eine Vermutung galt, dass der Schaden während der Durchführung des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist. Sie war

jedoch sehr restriktiv: Sie deckte nur einen geringen Teil der Fälle ab, in denen nicht festgestellt werden konnte, im Rahmen welches von aufeinander folgenden Beförderungsverträgen der Schaden entstanden ist. Die Vermutung kam nur dann zur Anwendung, wenn sowohl die vorangehende als auch die nachfolgende Beförderung dem IÜG unterstellt war.

Bei der 5. Revisionskonferenz (1952) erfuhr diese Bestimmung eine Ausweitung auf Fälle, in denen die aufeinander folgenden Beförderungen verschiedenen Frachtrechten unterstellt waren; die Schadensvermutung stand jedoch unter der Bedingung, dass bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof die CIM anzuwenden gewesen wäre. Bei einer Neuaufgabe SMGS-CIM kam die Vermutung also nur dann in Betracht, wenn die SMGS-Beförderung in Staaten durchgeführt wurde, die gleichzeitig auch Vertragsparteien der CIM waren.

Bei der Teilrevision des COTIF im Jahre 1989 kam es zu einer weiteren Ausweitung der Bestimmung. Eine besondere Regelung betreffend die Neuaufgabe SMGS-CIM wurde in Artikel 38 § 2 Abs. 2 CIM 1980 aufgenommen. Bei der tiefgreifenden Revision des COTIF, die durch die Annahme des Protokolls von Vilnius im Jahre 1999 abgeschlossen wurde, wurde diese Bestimmung in Artikel 28 § 3 CIM übernommen. Nun kommt es bei Neuaufgabe SMGS-CIM nicht mehr darauf an, ob bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandort bis zum endgültigen Ablieferungsort die ER CIM anzuwenden gewesen wären. Die Schadensvermutung kommt bei einer Neuaufgabe von Sendungen, die aus dem Bereich des SMGS kamen und gemäß CIM neu aufgegeben wurden, unter der einzigen Bedingung zur Anwendung, dass zu Gunsten von Sendungen, die aus dem Bereich der CIM in Richtung SMGS neu aufgegeben wurden, die gleiche Rechtsvermutung vorgesehen ist (Reziprozität). Wegen dieser bislang nicht erfüllten Bedingung kam weder Artikel 38 § 2 Abs. 2 CIM 1980 noch Artikel 28 § 3 CIM 1999 je zur Anwendung.

Artikel 28 CIM und Artikel 23 § 10 SMGS - Gegenstand der Regelung

Beide Artikel sehen eine widerlegbare Vermutung vor, die bei Neuaufgabe gilt. Es wird vermutet, dass der Schaden (teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes) während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, sofern die Sendung im Gewahrsam des Beförderers verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie am Ort der Neuaufgabe angekommen ist. Es handelt sich um eine Umkehr der Beweislast bezüglich einer der Grundvoraussetzungen für die Haftung des Beförderers,

nämlich des Entstehens des Schadens in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes, die in diesen Fällen im Zeitpunkt der Neuaufgabe erfolgt, und der Ablieferung des Gutes.

Gemäß Artikel 28 § 3 CIM gilt diese Vermutung auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag „einem anderen mit den ER CIM vergleichbaren Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene“, also dem SMGS, unterstellt war und dieses Übereinkommen eine „gleiche Rechtsvermutung“ zugunsten von Sendungen enthält, die gemäß den ER CIM aufgegeben wurden.

Diese Bedingung der Reziprozität wird ab 1. Juli 2008 mit dem Inkrafttreten des neuen Paragraphen 10 des Artikels 23 SMGS – in Bezug auf Sendungen mit Frachtbrief CIM/SMGS – erfüllt. Artikel 23 § 10 (neu) SMGS lautet:

„Wenn bei einer Beförderung des Gutes mit dem Frachtbrief CIM/SMGS aus Ländern, die an diesem Abkommen nicht beteiligt sind, nach dem Abdruck des Tagesstempels im Frachtbrief CIM/SMGS am Neuaufgabeort eine Beschädigung oder ein teilweiser Verlust des Gutes festgestellt wurde und die Eisenbahn, die das SMGS anwendet, die Sendung ohne ersichtliche Unregelmäßigkeiten angenommen hat, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass die Beschädigung oder der teilweise Verlust während der Durchführung des Beförderungsvertrags im Bereich des SMGS entstanden ist.

Wenn bei einer Beförderung des Gutes mit dem Frachtbrief CIM/SMGS aus Ländern, die an diesem Abkommen beteiligt sind, nach dem Abdruck des Tagesstempels im Frachtbrief CIM/SMGS am Neuaufgabeort eine Beschädigung oder ein teilweiser Verlust des Gutes festgestellt wurde und der CIM-Beförderer die Sendung ohne ersichtliche Unregelmäßigkeiten angenommen hat, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass die Beschädigung oder der teilweise Verlust des Gutes während der Durchführung des Beförderungsvertrags im Bereich der ER CIM entstanden ist.

Diese Vermutung gilt unabhängig davon, ob das Gut in einen Wagen einer anderen Spurweite umgeladen wurde.“

In dieser Bestimmung des SMGS kommt die Reziprozität dadurch zum Ausdruck, dass sie beide Verkehrsrichtungen erwähnt. Der zweite Absatz, in dem eine Rechtsvermutung zu Gunsten von SMGS-

Sendungen im Bereich der CIM formuliert ist und der freilich deklaratorischer Natur ist, deckt einen Teil dessen ab, was in Artikel 28 § 3 CIM geregelt ist. Aus der Formulierung sowohl des ersten als auch des zweiten Absatzes ergibt sich klar, dass nur Beförderungen von Gütern mit dem Frachtbrief CIM/SMGS in den Genuss dieser Rechtsvermutung kommen können. Beförderungen mit zwei getrennten Frachtbriefen sind hingegen nicht umfasst; die Bedingung einer gleichen Rechtsvermutung bezüglich solcher Sendungen ist nach wie vor nicht erfüllt.¹

Voraussetzungen der Rechtsvermutung

Die Voraussetzungen der Rechtsvermutung umfassen folgende Elemente:

- Neuaufgabe
- der gleichen Sendung (gleicher Gegenstand der Beförderung)
- am selben Ort (der Ort der Ablieferung des ersten Beförderungsvertrags ist gleichzeitig auch der Neuaufgabeort)
- in unverändertem Zustand
- Sendung im ununterbrochenen Gewahrsam des Beförderers
- Schaden durch teilweisen Verlust oder Beschädigung
- nach der Neuaufgabe festgestellt und
- hinsichtlich der Neuaufgabe CIM/SMGS Reziprozität (gleiche Rechtsvermutung zu Gunsten von Sendungen, die aus dem Anwendungsbereich der CIM in den Anwendungsbereich des SMGS weiter befördert werden).

¹ Eine Ausweitung der Rechtsvermutung auf Sendungen mit zwei getrennten Frachtbriefen sollte im Rahmen der Revision des SMGS geprüft werden.

Gleiche Rechtsvermutung

Beim Vergleich des Artikels 28 CIM und des Artikels 23 § 10 SMGS fällt auf, dass das Element „ununterbrochener Gewahrsam des Beförderers“ in der SMGS-Bestimmung nicht ausdrücklich erwähnt ist. Dies wurde seitens der SMGS-Experten damit begründet, dass es sich aus dem Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief (GLV CIM/SMGS), das ebenfalls einen Bestandteil des SMGS (Anlage 22) bildet, ohnehin ergibt, dass die Sendung ununterbrochen im Gewahrsam des Beförderers bzw. der Eisenbahn bleibt. Das Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief sieht ebenfalls vor, dass der Ort der Ablieferung gemäß dem ersten Beförderungsvertrag gleichzeitig auch der Ort der Neuaufgabe der gleichen Sendung auf der Grundlage des zweiten Beförderungsvertrags ist. Nichtsdestotrotz sind Probleme in jenen Fällen nicht ganz auszuschließen, in denen – trotz der Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs – die im Handbuch vorgesehene Art und Weise der Neuaufgabe nicht eingehalten würde, so dass sich die Sendung zeitweise außerhalb der Obhut des Beförderers befände. Bei Verkehren aus dem Anwendungsbereich des SMGS in den Anwendungsbereich der CIM bleibt jedenfalls die ununterbrochene Obhut des Beförderers eine der Bedingungen dafür, damit die Vermutung zum Tragen kommen kann.

„Gleiche Rechtsvermutung“ heißt dieselbe Rechtswirkung in parallel gestalteten Fällen. Sofern (solange) der Umfang der im SMGS abgedeckten Fälle enger, d.h. auf Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS beschränkt ist, während sich die Parallelbestimmung in den CIM auf jegliche Beförderungen SMGS-CIM bezieht, bedeutet dies, dass Parallelität zumindest hinsichtlich der Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS gegeben ist. Dieser Unterschied stellt kein Hindernis für die Anwendung der Rechtsvermutung im Bereich der CIM dar. Für den Fall, dass ein Gericht eines Mitgliedstaates des COTIF die ins SMGS neu eingeführte Vermutung nicht als gleiche Rechtsvermutung ansehen sollte, da sie nicht alle Fälle der Neuaufgabe CIM/SMGS abdeckt, ist festzuhalten, dass die Regelung betreffend eine solche Rechtsvermutung seitens der CIM-Beförderer jedenfalls vertraglich vereinbart werden darf. Eine derartige Rechtsvermutung, die die Beweislast der anderen Vertragspartei erleichtert, bedeutet nämlich eine Erweiterung der Haftung des Beförderers und dies kann gemäß Artikel 5 CIM vertraglich vereinbart werden.

Sinn der Rechtsvermutung

Der Sinn dieser Rechtsvermutung besteht darin, die Beweislast des geschädigten Endempfängers zu erleichtern, um ihm den in beiden Frachtrechten erforderlichen, jedoch nach Neuaufgabe manchmal schwierig zu erbringenden Beweis zu ersparen, dass der Schaden in der Zeit von der Übernahme des Gutes (am Neuaufgabeort) bis zur Ablieferung am Endbestimmungsort entstanden ist. Dabei bleibt es dem Beförderer unbenommen zu beweisen, dass der Schaden nicht während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

Wirkungen der Rechtsvermutung

Die bis zum Gegenbeweis geltende Vermutung, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist, wirkt sich auf alle für die Geltendmachung der Schadenersatzansprüche maßgeblichen Fragen aus: Aktivlegitimation, Passivlegitimation, Höhe der Entschädigung, Erlöschen und Verjährung.

- Anspruchsberechtigt ist der Empfänger des letzten Beförderungsvertrags;
- die Ansprüche können gegen den (die) Beförderer des letzten Beförderungsvertrags geltend gemacht werden;
- die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem letzten Beförderungsvertrag (Wert des Gutes am Tag und Ort der Neuaufgabe, Wertangabe oder Interesse an der Lieferung entsprechend dem letzten Beförderungsvertrag);
- das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche richten sich nach dem letzten Beförderungsvertrag.

Fehlt eine der Voraussetzungen, kommt die Vermutung nicht zur Anwendung. Gleichwohl wird der Anspruch auf Schadenersatz auf Grund des letzten Vertrags beurteilt, wenn ein Schaden am Bestimmungsort festgestellt und reklamiert wird. Der Geschädigte müsste jedoch beweisen, dass der Schaden während des letzten Beförderungsvertrags entstanden ist.

Anwendung der Rechtsvermutung und deren Bedeutung für die Praxis der West-Ost und Ost-West-Verkehre

Im Verkehr West-Ost und Ost-West gibt es hinsichtlich der Neuaufgabe und der wegen der unterschiedlichen

Spurweite erforderlichen Umladung – sofern nicht eine automatische Umstellung der Wagen auf eine andere Spurweite erfolgt – unterschiedliche Situationen. Je nach dem, ob die Umladung am gleichen Ort wie die Neuaufgabe erfolgt oder ob das Gut vor oder nach der Neuaufgabe in Wagen der anderen Spurweite umgeladen wird, kann die Feststellung eines allfälligen Transportschadens und die Zuordnung dem Haftungsregime CIM oder SMGS einfacher oder schwieriger sein.

Wenn die Umladung und die Neuaufgabe am gleichen Ort erfolgen, bietet dies die Gelegenheit, beim Öffnen der Wagen festzustellen, ob während des ersten Beförderungsvertrages ein Schaden entstanden ist. Bei später festgestellten Schäden dürfte die Zuordnung zum zweiten Beförderungsvertrag in den meisten Fällen auch ohne Rückgriff auf die Rechtsvermutung möglich sein.

Erfolgt die Umladung vor der Neuaufgabe, wird dies ebenfalls eine Gelegenheit zur sicheren Feststellung eines bis dahin während des ersten Beförderungsvertrages entstandenen Schadens bieten. Bei später festgestellten Schäden könnte es dennoch Fälle geben, in denen die Rechtsvermutung in Betracht kommen kann. Schwierigkeiten bei der Zuordnung des Schadens zum einen oder zum anderen Beförderungsvertrag können am ehesten dort entstehen, wo die Umladung erst nach der Neuaufgabe erfolgt. Vor allem in diesen Fällen könnte die Rechtsvermutung hilfreich sein. Bei einem am Umladeort nach der Neuaufgabe entdeckten Schaden könnte es unter Umständen schwierig sein festzustellen, auf welchem Beförderungsabschnitt dieser Schaden entstanden ist. Wenn auch der Beförderungsabschnitt zwischen dem Neuaufgabeort und der Umladung eine kurze Grenzstrecke sein mag, bergen nicht nur notwendige Manipulationen mit den Wagen vor der Grenzabfertigung und vor der Umladung, sondern auch längere Aufenthalte von Wagen auf diesen Grenzstrecken zusätzliche Gefahren.

In der Praxis sind Fälle nicht auszuschließen, in denen der Schaden vor dem Erreichen des Zielortes nicht rechtzeitig festgestellt wurde, einschließlich solcher Fälle, in denen der Schaden unter Umständen bereits vor der Neuaufgabe hätte entstehen können, jedoch weder bei der Neuaufgabe noch bei der Umladung festgestellt wurde. Es wurde also keine Tatbestandsaufnahme vor dem Erreichen des Bestimmungsortes erstellt und es gibt auch sonst kein Beweisstück (etwa ein Protokoll über das Öffnen eines Wagens zur Grenz- oder Zollkontrolle) und bei der Entladung des Gutes am Bestimmungsort ist trotzdem klar, dass der dort festgestellte Schaden ein während der Beförderung entstandener Schaden ist. In diesen – wenn auch in der Praxis vielleicht nicht zahlreichen Fällen – wird die Rechtsvermutung für die

Kunden der Eisenbahnunternehmen im Bereich der Güterbeförderung nützlich sein.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3209/2008, p. 68/69 – Dommages aux marchandises. « Dommage » ou perte ? (M. Tilche)

Idem, n° 3211/2008, p. 108/109 – Préjudice commercial. Comment indemniser ? (M. Tilche)

Idem, n° 3212/2008, p. 121/122 – Valeur de la marchandise. Sur quoi se fonder ?; p. 125-127 – Arrimage. Prévenir les litiges (M. Tilche)

Idem, n° 3213/2008, p. 142/143 – Conventions internationales. Un carcan ? (M. Tilche)

Idem, n° 3216/2008, p. 195 – Cela n'arrive pas qu'aux autres ... (M. Tilche), Observations sur l'arrêt de la Cour d'Appel de Caen du 6 mars 2008 (Novatrans contre S.A. JHM Transports et a.) – Transport ferroviaire. Retard. Délais garantis. Obligation essentielle. Manquement. Réparation intégrale du dommage (v. p. 204/205) ; p. 197/198 - Voyageurs. Spécificité française ; p. 199/200 – Traçabilité. Obligation cardinale (M. Tilche) ; p. 200-202 – CNUDCI. Qu'en attendre ? Points névralgiques du projet de la Convention sur le transport de marchandises effectué [entièrement ou partiellement] [par mer] exposés par P. Delebecque

Idem, n° 3214/2008, p. 155-159 – CMNI. Fluvial : dimension internationale (Ch. Hübner, M. Tilche) ; p. 160 – Emballage. En cas d'accident ... (M. Tilche, J.-M. Fabre) ; p. 163-164 – Retard. Dans l'œil du cyclone (M. Tilche)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 1/2008 et 2/2008; Veröffentlichungen, Ausgaben 1/2008 und 2/2008; Publications, Editions 1/2008 and 2/2008

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 30/2008, S. 2 – BGH hilft Transporteuren. Neue Rechtsprechung hebt Messlatte für unbegrenzte CMR-Haftung an (J. Kohagen, B. Hector)

Idem, Nr. 34/2008, S. 7 – Spezial: DVZ-Rechtskonferenz. Kleine Änderung – große Wirkung. Haftungsfälle lassen sich durch Angebotsgestaltung verhindern oder begrenzen (J. Kohagen)

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 1-2008, p. 3-15 – International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union (M. Katsivela)

Idem, No. 2-2008, p. 123-168 – Electronic documents and shipping practice not yet a married couple (R. Brunner)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 2/2008, S. 67-78 – Der europäische Erfüllungsortsgerichtsstand des Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO und Transportverträge (P. Mankowski); S. 78-84 – Die Schadensberechnung bei grobem Verschulden: Wertersatz – Schadenersatz? (K.-H. Thume)

Idem, Nr. 3/2008, S. 89-102 – Montrealer Übereinkommen vs. Warschauer System. „Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be?“ (E. Ruhwedel); S. 107-112 – Weitere Rechtsfragen zur CMNI – Bedienstete, Beauftragte, ausführende Beförderer (K. Ramming)

* * *

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, *Leitfaden für die Internationale Eisenbahnbeförderung*, Das „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999; verfügbar als Online-Version (PDF) unter:

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/externe/leitfaden.html>

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Bern, 25.-28. März 2008

Experten von 26 Regierungen (darunter den Vereinigten Staaten von Amerika) und 16 internationalen staatlichen (darunter die Europäische Kommission und die OSShD) und nicht staatlichen Organisationen (darunter die UIC, die UIP, der CEN und die IRU) nahmen an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teil. Annähernd 80 Delegierte waren anwesend.

Wie bei jeder ersten Tagung eines Zweijahreszeitraums befasste sich die Gemeinsame Tagung mit Auslegungsfragen der neuen in Kraft gesetzten Vorschriften und mit den letzten Änderungen der neuen Fassung des

RID/ADR, insbesondere bezüglich der Normen, die in Kürze veröffentlicht werden. Sie fuhr des Weiteren mit der Prüfung der offen gebliebenen Fragen fort und untersuchte neue Änderungsanträge. Darüber hinaus nahm sie von den laufenden Arbeiten im Rahmen der zwischen den Sitzungen tagenden Arbeitsgruppen Kenntnis. Die wichtigsten behandelten Themen waren die folgenden:

Geschäftsordnung für die Gemeinsame Tagung

Nach dem RID-Fachausschuss vor einigen Jahren und der WP.15 (ADR) vor Kurzem, wurde beantragt, dass die Gemeinsame Tagung ebenfalls eine Geschäftsordnung auf der Grundlage jener der WP.15 annimmt, die im Wesentlichen jener des RID-Fachausschusses angeglichen ist. Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass das Deutsche ebenfalls eine Arbeitssprache ist und die Tagungsorte von jenen der WP.15 abweichen, wurde beschlossen, für die Gemeinsame Tagung eine eigene Geschäftsordnung zu schaffen, die darüber hinaus die Besonderheiten des ADN berücksichtigt. Die Sekretariate wurde gebeten eine entsprechende Anpassung vorzubereiten. Das von der WP.15 mit Widerwillen angenommene Abstimmungsverfahren (s. Zeitschrift 3/2006, S. 41) auf der Grundlage jenes des RID-Fachausschusses (Quorum in Höhe eines Drittels der Vertragsparteien, Ja-Stimmen mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen stimmberechtigten Teilnehmer) führte jedoch zu Vorbehalten, da dieses Abstimmungsverfahren zu Blockaden in den Fällen führen könnte, in denen über Vorschriften abgestimmt wird, die nur wenige Staaten interessieren und somit eine hohe Anzahl an Stimmenthaltungen zur Folge haben könnten. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass dieses Verfahren sich von dem in der Geschäftsordnung der UNECE vorgesehenen Verfahren der einfachen Mehrheit, das es zum Beispiel ermöglicht, einen Antrag mit 4 Ja- und 3 Nein-Stimmen anzunehmen, was nicht einen überzeugenden Beschluss darstellt, unterscheidet.

Verfahrensregeln für informelle Dokumente

Die Wünsche der IRU, Dokumente, die den Sekretariaten der Gemeinsamen Tagung nicht innerhalb einer Frist von 12 Wochen vor der Tagung zugekommen sind, nicht einer Abstimmung zu unterziehen und die im Verlauf einer Tagung zu behandelnden offiziellen und informellen Dokumente zu begrenzen, wurden von der Gemeinsamen Tagung als unzweckmäßig erachtet. Sie vertrat außerdem die Auffassung, dass die Beurteilung, ob bestimmte nicht dringende oder neue Themen betreffende informelle Dokumente behandelt werden

sollen, dem Vorsitzenden und den Sekretariaten anlässlich der Erstellung und der Annahme der Tagesordnung obliegt. Der Wunsch der IRU ist jedoch begründet, da es nicht selten vorkommt, dass verspätet eingehende Anträge mittels informellen Dokumenten angenommen werden, ohne dass Verbände, wie die IRU, Zeit gehabt hätten ihre Mitglieder zu befragen.

Begriffsbestimmung für flüssiger Stoff

Diese Frage war Gegenstand einer langen Diskussion, im Verlauf derer festgestellt wurde, dass die Begriffsbestimmungen für "flüssiger Stoff" und "fester Stoff" im RID/ADR/ADN von den Begriffsbestimmungen in den anderen Vorschriften, insbesondere den UN-Modellvorschriften abweichen. Auch wenn diese Abweichung minimal ist, führt sie zu unterschiedlichen Auslegungen und Anwendungen, wenn nicht sogar zu Widersprüchen. Die Gemeinsame Tagung war der Auffassung, dass die Harmonisierung mit dem global harmonisierten System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS), zwingend erforderlich ist, da sie die gesamte Beförderungskette (einschließlich der Beförderung in Tanks) betrifft. Bei dieser Harmonisierung sollte auch der Begriff "viskoser Stoff" berücksichtigt werden. In Erwartung eines Antrags des Vertreters der Vereinigten Staaten von Amerika an den UN-Expertenunterausschuss vereinbarte die Gemeinsame Tagung Folgendes:

- wenn der Schmelzpunkt oder Schmelzbeginn bestimmt werden kann, muss der Stoff als flüssiger Stoff klassifiziert werden;
- wenn das Kriterium des Schmelzpunktes nicht angewendet werden kann, muss der Stoff als fester Stoff klassifiziert werden, wenn eine der beiden Methoden (ASTM oder Penetrometerverfahren) zu diesem Ergebnis führt.

Einrichtung eines Registers für Gefahrgutbeauftragte

Bezüglich des Erfordernisses zur Einrichtung eines solchen Registers waren die Meinungen geteilt, doch sprach sich die Mehrheit der Delegierten, die sich hierzu äußerten, gegen den Antrag aus, die systematische Mitteilung der Identität der Gefahrgutbeauftragten und die Führung eines Registers vorzuschreiben.

Definition der Sicherheitspflichten der Beteiligten (Entlader)

Die Meinungen waren bezüglich der Einführung einer Begriffsbestimmung für "Entlader" sowie der Vorschrif-

ten betreffend die Pflichten des Entladers geteilt. Einige Delegierte unterstützten den Antrag, da sie der Auffassung waren, dass die Pflichten im Zusammenhang mit den Entladevorgängen gegenwärtig nicht klar definiert sind. Andere waren der Meinung, dass das Problem gelöst werden könnte, indem die Pflichten des Empfängers, wenn dieser als Entlader handelt, präziser festgelegt werden. Andere Delegierte waren hingegen der Meinung, dass die Funktion des Entladers von verschiedenen Arten von Beteiligten übernommen werden kann und der Entladevorgang mehrere Beteiligte gleichzeitig in Anspruch nehmen kann, deren jeweilige Verantwortlichkeiten oft durch nationale Vorschriften festgelegt werden und deren Pflichten durch andere Vorschriften, wie zum Beispiel jene betreffend die Sicherheit am Arbeitsplatz, bestimmt werden; sie sprachen sich gegen die Einführung von Vorschriften aus, die zusätzliche Probleme, wie Inkompatibilitätsprobleme zwischen unterschiedlichen Rechtsinstrumenten, schaffen würden (s. auch Zeitschriften 4/2005, S. 57-58, und 1/2006, S. 4).

Nach langen Diskussionen schlug die Vertreterin Spaniens vor, eine informelle Arbeitsgruppe zu diesem Thema zu organisieren, unter der Voraussetzung jedoch, dass es eine grundsätzliche Unterstützung der Gemeinsamen Tagung hinsichtlich einer tatsächlichen Einführung diesbezüglicher Vorschriften gibt. Die Gemeinsame Tagung sprach sich mehrheitlich zugunsten des Grundsatzes aus und nahm somit den Vorschlag der Regierung Spaniens an. Die informelle Arbeitsgruppe wurde mit folgendem Mandat betraut:

- a) Festlegung der eventuellen Pflichten der mit dem Entladen beauftragten Unternehmen und Klarstellung der jeweiligen Rollen der verschiedenen Beteiligten;
- b) Bewertung der alternativen Möglichkeit, das Problem durch eine Klarstellung der Rolle des Empfängers und dessen Möglichkeit, auf Subunternehmer zurückzugreifen, zu lösen;
- c) Prüfung der Probleme, die durch die jeweiligen Vorschläge hervorgerufen werden, wie die Schaffung neuer Pflichten für Beteiligte, die nicht über die Mittel zur Erfüllung der Pflichten verfügen;
- d) Prüfung der Frage der Aufteilung der Pflichten des Entladers auf verschiedene Beteiligte;
- e) Prüfung der Frage unter Berücksichtigung des spezifischen Umfelds der jeweiligen Verkehrsträger (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt);

- f) Unterbreitung eines Berichts und von Empfehlungen an die Gemeinsame Tagung.

Normen

Nachdem sie von den vom Vertreter des CEN gelieferten Informationen zu den wahrscheinlichen Veröffentlichungszeitpunkten der neuen Ausgaben der Normen EN 14025 und EN 13094 Kenntnis genommen hatte, sprach sich die Gemeinsame Tagung für das folgende Verfahren für die in die Ausgabe 2009 aufzunehmenden Verweise aus:

- Auf die Norm EN 14025:2008, die im Mai veröffentlicht werden soll, wird in den Notifizierungstexten für den 1. Januar 2009 nach Genehmigung durch die WP.15 und den RID-Fachausschuss verwiesen.
- Auf die Norm EN 13094:2008, die erst nach den Tagungen der WP.15 und des RID-Fachausschusses im Mai veröffentlicht wird, wird in einer getrennten Änderung verwiesen, die zum 1. Juli 2009 nach Genehmigung durch die Gemeinsame Tagung im September und die Herbsttagungen der WP.15 und des RID-Fachausschusses in Kraft treten wird.

Die Gemeinsame Tagung war der Ansicht, dass die allgemeine Übergangsvorschrift von 6 Monaten für die Anwendung der neuen Änderungen zum RID/ADR für die zwingenden Normen nicht anwendbar ist. Die Daten für die Anwendung der aufgeführten Normen müssen eingehalten werden. Es handelt sich hierbei um eine Auslegungsfrage auf der Grundlage des Wortlauts der allgemeinen Übergangsvorschrift "sofern nichts anderes vorgeschrieben...".

(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

70. Tagung

Genf, 19.-21. Februar 2008

Wie gewöhnlich nahm die OTIF, zumindest teilweise, an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE, die vom 19. bis 21. Februar 2008 stattfand, teil.

Zu bemerken ist, dass das Büro des Ausschusses auf Vorschlag des Sekretariates eine neue Struktur für die Tagungen des Ausschusses angenommen hat. Die Tagungen werden nunmehr in drei Teile untergliedert: Grundsatzfragen (politischer Natur), technische Fragen und Erstellung des Berichtes.

Die 70. Tagung des Ausschusses wurde auf dieser Grundlage organisiert.

So war der erste Tag einer Debatte der Verkehrsminister der Region Europa-Asien über die künftige Entwicklung der Verkehrsverbindungen Europa-Asien gewidmet. Der Generalsekretär vertrat die OTIF bei dieser Debatte.

Im Anschluss an diese Debatte unterzeichneten die Minister oder ranghohen Vertreter von 18 Staaten¹ eine gemeinsame Erklärung über die künftige Entwicklung der Verkehrsverbindungen Europa-Asien², in der

- sie ihre Unterstützung und die Fortführung des gemeinsamen ECE-CESAP-Projektes bestätigen,
- sie die erfassten Europa-Asien-Achsen und deren vorrangige Erstellung gutheißen,
- sie die Ausarbeitung eines Mechanismus unterstützen, der künftig eine wirksame Koordination

¹ Afghanistan, Armenien, Aserbaidschan (mit Vorbehalten), Belarus, Bulgarien, China, Georgien, Griechenland, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Mongolei, Rumänien, Russland, Türkei, Ukraine und Usbekistan.

² http://www.unece.org/trans/MinisterialITC70/min_jointstatement.htm

und Überwachung der Tätigkeiten im Rahmen dieses Projektes sicherstellen wird, und

- sie die Regierungen, internationalen Organisationen und potentiellen Spender auffordern, die erforderliche finanzielle Hilfe ins Auge zu fassen, um das Projekt in einer neuen Phase II (2008-2011) ohne Unterbrechung fortführen zu können.

Bezüglich der Fragen im Zusammenhang mit den Arbeiten des Ausschusses im Allgemeinen standen verschiedene die OTIF interessierenden Punkte auf der Tagesordnung: Beförderungen und Sicherung, elektronischer Frachtbrief und Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Ausschuss genehmigte den abschließenden Bericht der verkehrsträgerübergreifenden Expertengruppe über die **Sicherung der Binnentransporte**. Er forderte seine untergeordneten Organe auf, den Empfehlungen dieses Berichts schnell Folge zu leisten. Darüber hinaus forderte er den Vorsitzenden und die Mitglieder der verkehrsträgerübergreifenden Expertengruppe auf, geeignete Mittel für die Fortführung ihrer Arbeiten bis zu ihrer letzten Tagung zu finden, die zwei Monate vor der nächsten Tagung des Ausschusses 2009 stattfinden sollte. Der Ausschuss zeigte sich außerdem darüber erfreut, dass Russland beabsichtigt, eine internationale Konferenz zu den Fragen betreffend die Sicherung bei Binnentransporten zu organisieren. Schließlich begrüßte er die Tatsache, dass das internationale Verkehrsforum am 27. und 28. November 2008 einen runden Tisch zum Thema der Sicherung, der Risikowahrnehmung und der Kosten-Nutzen-Analyse durchführen wird.

Der Ausschuss genehmigte am 20. Februar 2008 den endgültigen Text des Zusatzprotokolls zur CMR betreffend den **elektronischen Frachtbrief**³. Das Protokoll wird vom 27. bis 30. Mai 2008 in Genf und nach diesem Datum bis zum 30. Juni 2009 am Sitz der Vereinten Nationen zur Unterzeichnung aufgelegt sein. 12 Staaten haben bereits ihre Absicht kundgetan, dieses Protokoll zu unterzeichnen⁴.

Bezüglich der **Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr** wurde der Ausschuss über die laufenden Arbeiten betreffend den Entwurf einer Anlage 9 (Grenzübertritt im Eisenbahn-

verkehr) zum Übereinkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen informiert. Er äußerte den Wunsch, dass die offenen Fragen zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der OSShD und der OTIF bis zur nächsten Tagung (Anfang Juni 2008) der Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) gelöst werden, damit die WP.30 ihre Beratungen fortführen kann. Bezüglich des Entwurfs eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung des Grenzübertritts im Personenverkehr nahm der Ausschuss von den Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Revision des bestehenden Übereinkommens von 1952 Kenntnis. Er forderte die WP.30 und die Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC.2) zur Zusammenarbeit auf, um eine geeignete Lösung zu finden.
(Übersetzung)

Ausschuss der Vereinten Nationen für Internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

Arbeitsgruppe III (Transportrecht)

21. Tagung

Wien, 14.-25. Januar 2008

Bei der genannten Tagung der Arbeitsgruppe war die OTIF in der zweiten Konferenzwoche durch den stellvertretenden Generalsekretär als Beobachter vertreten.

Grundlage der Beratungen war der Entwurf zu einem Übereinkommen über die Beförderung von Gütern [ganz oder teilweise] [zur See]¹. Dieser wurde einer letztmaligen Lesung mit dem Ziel unterzogen, sämtliche offenen Probleme (Texte in eckigen Klammern) zu bereinigen.

Der Titel soll nunmehr präziser lauten: “Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea“ (Übereinkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See).

³ <http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc1/ECE-TRANS-2008-CRP-01a1f.pdf>

⁴ Albanien, Armenien, Belgien, Lettland, Litauen, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Russland, Slowakei, Schweden und Schweiz

¹ UNCITRAL - Dok. A/CN.9/WG III/WP.101, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org, wo auch die übrigen Tagungsdokumente WP.102-WP.103 und der Bericht (A/CN.9/645) zu finden sind.

In den Definitionen wurde insbesondere der „Consignor“ dessen Bedeutung mit anderen Übereinkommen (z.B. CIM wo sie eher dem „shipper“ entspricht) nicht übereinstimmt, samt allen Erwähnungen im sonstigen Text gestrichen. Weiters erfolgte eine Optimierung der Definitionen für „Transport document“, „Electronic transport record“ und „Holder“.

Die erwartungsgemäss erneut überaus langwierige und kontroverse Diskussion über die Haftungsobergrenzen bei Pflichtverletzungen des Beförderers endete mit deren Festsetzung in der Höhe von 875 SZR per Versandstück und 3 SZR per Kilogramm sowie - bei durch Verzug verursachtem Verlust - dem Zweieinhalbfachen der Fracht. Diese Bestimmungen, für die es nunmehr doch kein vereinfachtes Änderungsverfahren geben soll, gelten für die gesamte (door-to-door) Beförderung.

Die Berechnungsregel für in Containern, auf Paletten etc. konsolidierte Versandstücke/Ladeeinheiten (Haftung für Versandstücke nur dann, wenn diese im Beförderungsvertrag aufgelistet sind) wurde um solche für in Strassenfahrzeugen und Eisenbahngüterwagen enthaltene Versandstücke/Ladeeinheiten erweitert.

Die Sonderbestimmungen für Volumenverträge wurden belassen, aber umformuliert, um so weit wie möglich zu vermeiden, dass solche Verträge missbräuchlich zur Umgehung von Haftungsbestimmungen geschlossen werden.

Der Artikel über Internationale Übereinkommen, welche die Güterbeförderung mit anderen Verkehrsträgern regeln, wurde erfreulicherweise unverändert in der vom Sekretariat ausgearbeiteten neuen Fassung angenommen, die auf den möglichen Konflikt im Zusammenhang mit der erweiterten Anwendung von COTIF-CIM auf Seebeförderungen (CIM Art. 1 § 4, COTIF Art. 24 § 1), durch die Ausnahme von den Schienentransport ergänzenden Seebeförderungen nunmehr punktgenau Bedacht nimmt.

Weiters wurden Beförderungsverträge für Reisende und deren Gepäck gänzlich vom Übereinkommen ausgenommen.

Schließlich einigte man sich, dass das Übereinkommen ein Jahr nach dem Zeitpunkt in Kraft treten soll, zu dem der 20. Staat seine Hinterlegung vorgenommen hat.

Die Arbeitsgruppe hat damit ihre Arbeiten abgeschlossen. Der im Anhang zu ihrem Bericht enthaltene Entwurf des Übereinkommens wird nunmehr an die Regierungen zur Stellungnahme verschickt und der Kommission (UNCITRAL) zur allfälligen Genehmigung

gegeben bei ihrer 41. Jahrestagung (16. Juni – 3. Juli in New York) vorgelegt.

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Rechtsgruppe

Informationstagung über internationale Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial

Paris, 19. Februar 2008

An der am Sitz der UIC mit Herrn Generaldirektor Aliadière und unter der Leitung von Frau Henuset (SNCB) abgehaltenen Tagung, die zur Gänze der Frage der Bedeutung des Übereinkommens von Kapstadt und des Protokolls von Luxemburg für die Eisenbahnen gewidmet war, hat für die OTIF der stellvertretende Generalsekretär teilgenommen.

In seiner Präsentation hob er u. a. hervor, dass der Begriff „rollendes Eisenbahnmaterial“ im Protokoll von Luxemburg sehr weit definiert ist, so dass auch technische Neuerungen berücksichtigt und Gegenstände für den urbanen (Trams) und suburbanen Verkehr (S-Bahnen) einbezogen sind. Er ging weiters auf die Gründe ein, die dafür sprachen, nach dem Luftverkehrsbereich auch für den Eisenbahnbereich ein solches internationales Register für Sicherungsrechte zu schaffen sowie darauf, welche spezifischen Vorteile damit verbunden sind. Er gab nähere Hinweise darauf, was von wem mit welcher rechtlichen Wirkung registriert werden kann, und welche Ansprüche sich aus diesen Funktionen an den Registerführer sowie die Ausstattung und Effizienz des Registers knüpfen. Er schloss seine Präsentation mit einer Darstellung des Status quo und einem Ausblick auf das weitere Verfahren bis zum Inkrafttreten des Protokolls, das vor allem die Bestellung des Registerführers, den Aufbau des Registers, die Errichtung der Aufsichtsbehörde und die Vorbereitung der Sekretariatsfunktion der OTIF umfasst.

Weitere Referenten waren Professor Kronke, Generalsekretär des UNIDROIT, Frau Dreyfus Cloarec, Vorstandsdirektorin der EUROFIMA, Herr Poulain von der Anwaltsfirma Armfelt & Associates und Herr Rosen, Vorsitzender der Rail Working Group, deren Ausführungen ebenfalls die positiven Aspekte der durch die beiden Übereinkommen geschaffenen einheitlichen internationalen Rechtslage und die daraus resultierenden

Vorteile bei der Finanzierung von rollendem Eisenbahnmateriale anprechen.

Rechtsprechung

Hof van Cassatie van België

Urteil vom 18. Mai 2007¹

Eine Klage auf Schadenersatz kann bei fehlendem Frachtbrief gegen den Eisenbahnbeförderer insoweit angestrengt werden, als die vertragliche Beziehung zwischen dem Berechtigten und dem Beförderer nachgewiesen wird.²

Vgl. Artikel 54 CIM 1980³

(Das Urteil wurde auf Niederländisch erlassen. Es wurde in European Transport Law/Europäisches Transportrecht No. 5-2007, S. 656-660 veröffentlicht.)

Zusammenfassung des Sachverhaltes und des Verfahrens:

- Ein Unfall ereignet sich auf einem Terminal für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße. Der Terminal wurde von der Eisenbahn betrieben. Bei der Handhabung im Rahmen des Beladevorgangs fällt ein Anhänger von einem beweglichen Kran auf einen anderen Anhänger, der bereits auf einen Wagen verladen ist. Es wurde kein Frachtbrief erstellt.
- Der Straßenbeförderer, ein treuer Kunde des Kombitransportunternehmens, das den kombinierten Transport organisiert hat, weigert sich, die für andere Sendungen erstellten Rechnungen zu begleichen. In der Auffassung, dass die Schadensbehandlung viel zu viel Zeit in Anspruch nimmt, regelt er die Angelegenheit auf seine Weise (Aufrechnung der Schadenersatzforderung gegen diese Rechnungen).

¹ No. C.06.0435.N

² Der Leitsatz wurde aus European Transport Law/Europäisches Transportrecht übernommen und redaktionell angepasst. Er würde ohne Weiteres für eine vertragliche Beziehung unter CIM 1999 gelten. Für eine vertragliche Beziehung gemäß CIM 1980 scheint dies insofern problematisch, als der Frachtbrief als ein konstituierendes Element für den Abschluss des Beförderungsvertrags anzusehen war (s. Art. 11 § 1 CIM 1980).

³ Vgl. Artikel 44 CIM 1999

- Nach einigen Jahren lehnt die Eisenbahn schließlich die Haftung für den auf ihrem Terminal erfolgten Unfall mit der Begründung ab, dass der Kranführer den Anweisungen des Straßenbeförderers, der selbst Kunde des Kombitransportunternehmens ist, Folge geleistet hat.
- Vor dem erstinstanzlichen Gericht erhebt das Kombitransportunternehmen Einspruch gegen die von ihrem Kunden durch ausgebliebene Zahlungen von Rechnungen erreichte Entschädigung und eine Klage auf (finanzielle) Garantieleistung gegen die Eisenbahn.
- Das erstinstanzliche Gericht entscheidet, dass die (gegen die Schadenersatzforderung aufgerechneten) Rechnungen verjährt sind. Da diese mit dem Unfall nichts zu tun haben und sie unter die einjährige Verjährungsfrist (CIM) fallen, wird das Verfahren gegen die Eisenbahn gegenstandslos.
- Dieses Urteil wird vom Kombitransportunternehmen bezüglich der Verjährung der betreffenden Rechnungen angenommen; das Kombitransportunternehmen legt jedoch gegen den Teil „Eisenbahn“ Berufung ein und strengt damit ein Verfahren gegen Letztere an.
- Der Berufungsrichter gibt dem Kombitransportunternehmen Recht, was im Nachhinein vom Kassationsgericht (der höchsten Instanz) bestätigt wird.

Das Fehlen der Aktivlegitimation des Kombitransportunternehmens bildete einen der Diskussionspunkte. Argument der Eisenbahn: Da das Kombitransportunternehmen nicht der Berechtigte war (Fehlen eines Frachtbriefs), konnte es kein Verfahren gegen die Eisenbahn anstrengen (Art. 54 §§ 3 und 4 CIM 1980). Es bestand kein Beförderungsvertrag. Nichtsdestotrotz stellt das Berufungsgericht fest, dass Artikel 54 § 4 CIM 1980 vorsieht, dass der Absender ... der Empfänger bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen hat, wenn dieser ihm übergeben worden ist. Dem Gericht zufolge besteht die Pflicht zur Vorlage des Frachtbriefs jedoch nicht, wenn der Eisenbahnbeförderer sich auf die Beförderung nicht eingelassen und demzufolge keinen Frachtbrief ausgestellt hat. Nach Auffassung des Gerichts besteht der Grund, warum kein Frachtbrief ausgestellt wurde, darin, dass die zu versendende, zu befördernde Ladung während des Belade-

vorgangs beschädigt und mittels Lastkraftwagen zum Werk zurückbefördert wurde.

Des Weiteren ist das Gericht der Auffassung, dass das Ausstellen eines Frachtbriefs den Beweis für das Bestehen eines Beförderungsvertrages und dessen Inhalts darstellt. Der Beförderungsvertrag ist jedoch grundsätzlich ein Konsensualvertrag⁴. Das Übereinkommen CIM sieht im Übrigen keine Sanktion bei Fehlen des Frachtbriefs vor.

Daher besteht für den Kläger keine Pflicht, den Frachtbrief vorzulegen, wenn der Eisenbahnbeförderer die Sendung zur Beförderung nicht angenommen und logischerweise keinen Frachtbrief erstellt hat.

(Direkte Mitteilung)

Auszüge aus dem Urteil:

SNCB Holding, Gesellschaft öffentlichen Rechts mit Rechtspersönlichkeit, ... die Klägerin,

gegen

Société anonyme belge de transport au moyen du système combiné rail-route (Belgische Aktiengesellschaft für Transporte im kombinierten Verkehr Schiene-Straße) ...

I. Verfahren vor Gericht

Die Revisionsbeschwerde vor dem Kassationsgericht richtet sich gegen das am 6. März 2006 vom Berufungsgericht Brüssel erlassene Urteil.

II. Rechtsmittel der Kassation

In ihrer Revisionsbeschwerde führt die Klägerin zwei Gründe an.

4 Die Überlegung des Gerichtes, dass die CIM 1980 keinen Real- und Formalvertrag, sondern einen Konsensualvertrag vorsah, hat es ihm ermöglicht, den Schaden der Ausführung des Beförderungsvertrags CIM zuzuordnen. Vgl. jedoch R. Rodière, B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aériens* (Recht der Land- und Luftbeförderungen), 4. Ausgabe, Dalloz, Paris, 1984, Nr. 135, S. 179 („... Der Vertrag scheint gleichzeitig ein Formal- und Realvertrag zu sein“). S. auch Ausführungen von G. Mutz betreffend den Beförderungsvertrag CIM als Real- und Formalvertrag in Münchener Kommentar, Verlag C.H. Beck, München 1997, *Handelsgesetzbuch*, Band 7, *Transportrecht*, S. 1557. Bei dieser Konzeption – auf den vorliegenden Fall angewendet – müsste man sich eher die Frage stellen: Erfolgte die Beladung des Anhängers auf den Wagen in diesem Fall nicht im Rahmen eines mit dem Beförderungsvertrag zusammenhängenden zusätzlichen Vertrages? Wenn dies der Fall wäre, würde es sich um die Haftung aus diesem – nach Landesrecht geschlossenen – Vertrag und nicht um die Haftung aus einem Beförderungsvertrag CIM handeln.

Erster Grund

....

Zweiter Grund

Missachtete Rechtsvorschriften

...

- Artikel 54 §§ 3 und 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern⁵.

Angefochtene Beschlüsse

Die Berufungsrichter erklären die Berufung der Beklagten vor einem übergeordneten Gericht als zulässig und begründet und verurteilen die Klägerin zur Zahlung von 10.426,18 € zuzüglich der Nebenkosten auf der Grundlage der folgenden Überlegung:

„Die Klägerin versucht zu Unrecht, auf Grund des Fehlens eines Frachtbriefs zu schließen, dass es keinen Eisenbahnbeförderungsvertrag gibt, so dass die Beklagte nicht darlegen kann, dass sie die Legitimation besitzt, eine Klage einzureichen, um einen vertraglichen Anspruch geltend zu machen.

Das Fehlen eines Frachtbriefs findet seinen Ursprung in der Tatsache, dass die zu befördernde Ladung bereits beim Beladevorgang beschädigt und in der Folge nicht mit der Eisenbahn befördert, sondern mittels Lastkraftwagen an den Hersteller zurückgeschickt wurde.

Die Ausstellung eines Frachtbriefs beweist, dass es einen Beförderungsvertrag gegeben hat; sie stellt jedoch nicht eine unerlässliche Bedingung für das Erbringen des Beweises eines Beförderungsvertrages dar, der grundsätzlich ein Konsensualvertrag ist (J. Van Ryn en J. Heenen, *op. cit.*⁶, Nr. 758).

Im Übrigen sieht die CIM keine Sanktionen für das Fehlen des Frachtbriefs vor“.

5 “Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ – Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980. Das Übereinkommen wurde mit Gesetz vom 25. April 1983 genehmigt (*Moniteur Belge*, 7.9.1983).

6 *Principes de droit commercial* (Grundsätze des Handelsrechts), 2. Ausgabe, Band 4, Etablissement Emile Bruylant, Brüssel, 1988

Gründe

...

Artikel 54 §§ 3 und 4 CIM sieht vor, dass zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag die Klägerpartei im Frachtbrief als Absender oder – in bestimmten Fällen – als Empfänger eingetragen sein muss.

Mit anderen Worten, dort, wo die Berufungsrichter der Auffassung sind, dass die Beklagte berechtigt ist, eine zulässige Klage gegen die SNCB-Holding auf Grundlage des Beförderungsvertrags und der CIM anzustrengen, ohne jedoch festzustellen, dass die Beklagte im Frachtbrief als Absender oder Empfänger im Sinne von Artikel 54 §§ 3 und 4 CIM eingetragen ist, ist deren Urteil rechtlich nicht begründet und sie verstoßen gegen die oben erwähnte Bestimmung der CIM (Verstoß betreffend den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, ...).

III. Entscheidung

Erwägungsgründe

Erster Grund

...

Zweiter Grund

...

4. Artikel 11 § 1 CIM sieht vor, dass der Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, sobald die Versandbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird auf dem Frachtbrief und erforderlichenfalls auf jedem Zusatzblatt der Abdruck des Tagesstempels des Versandbahnhofes oder der maschinelle Buchungsvermerk mit dem Annahmedatum angebracht.

Artikel 54 § 4 CIM sieht vor, dass der Absender bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel und der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen hat, wenn er ihm übergeben worden ist.

Die Pflicht des Klägers, bei Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wird gegenstandslos, wenn der Eisenbahnbeförderer die Beförderung nicht angenommen und demzufolge keinen Frachtbrief ausgestellt hat.

5. Die Berufungsrichter stellen fest, „dass das Fehlen eines Frachtbriefs seinen Ursprung in der Tatsache findet, dass die zu befördernde Ladung bereits beim Beladevorgang beschädigt und in der Folge nicht mit der Eisenbahn befördert, sondern mittels Lastkraftwagen an den Hersteller zurückgeschickt wurde.“
6. Die Berufungsrichter begründen die Rechtmäßigkeit ihres Urteils mit der Erwägung, dass die Beklagte, deren vertragliche Bindung mit der Klägerin von den Berufungsrichtern als erwiesen betrachtet wurde, berechtigt ist, eine Entschädigungsklage gegen die Klägerin anzustrengen, auch wenn kein Frachtbrief vorgelegt wurde.

Daher kann das Rechtsmittel nicht angenommen werden.

Aus diesem Grunde

weist das Gericht die Revisionsbeschwerde ab und

verurteilt die Klägerin zur Übernahme der Prozesskosten.

.....

(Übersetzung)

Bücherschau

Andresen, Bernd/Valder, Hubert, *Speditions-, Fracht- und Lagerrecht*, Handbuch des Transportrechts mit Kommentaren, ISBN 3 503 05904 0, Ergänzungslieferung 1/08, Stand Januar 2008, Erich Schmidt Verlag, Berlin

Das im Jahre 2000 erschienene Loseblattwerk (s. Zeitschrift 4/2004, S. 117) enthält einerseits Texte der Regelungen (Gesetze, Allgemeine Bedingungen) betreffend das Speditions-, Fracht- und Lagerrecht und andererseits einen Kommentar zu den maßgeblichen Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB).

Die Autoren, die als Rechtsanwälte tätig sind, haben ihre praktischen Erfahrungen bei der Anwendung der Vorschriften des Transportrechts einfließen lassen, so dass ein praxisnaher Ratgeber für die in diesem Bereich arbeitenden Juristen entstanden ist. Durch die Ergänzungslieferungen ist die Aktualität des Werkes gewährleistet.

Die Ergänzungslieferung 1/08 bringt die Kommentierungen einiger Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (Pfandrecht des Frachtführers, Umzugsvertrag, Pflichten des Frachtführers) auf den neusten Stand, indem insbesondere neue Literaturhinweise und Rechtsprechung eingearbeitet wurden. Die Sammlung der abgedruckten Vorschriften wurde aktualisiert und erweitert. Die aktualisierte Fassung des HGB enthält Änderungen vom Juli 2007. Neu aufgenommen wurden unter anderem die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI). Diese Gesetzestexte werden jedoch nicht kommentiert.

Das Handbuch richtet sich als Arbeitsbehelf an alle mit dem Transportrecht befassten Praktiker und Juristen in Unternehmen, Versicherungen, Gerichten und Verbänden.

Last but not least

Zauber der technischen Literatur

Sowohl der UN-Expertenunterausschuss, die IMO, die ICAO als auch die europäischen Landverkehrsträger haben kürzlich den folgenden Text der IAEA, ein Meisterwerk der technischen Literatur, angenommen:

„Die Kritikalitätssicherheitskennzahl (CSI) für Versandstücke mit spaltbaren Stoffen ist durch Division der Zahl 50 durch den kleineren der beiden Werte für «N» zu ermitteln, die aus den Unterabschnitten 6.4.11.11 und 6.4.11.12 abgeleitet werden (d.h. $CSI = 50/N$). Der Wert der Kritikalitätssicherheitskennzahl kann Null sein, vorausgesetzt, eine unbegrenzte Anzahl von Versandstücken ist unterkritisch (d.h. N ist tatsächlich in beiden Fällen unendlich)“.

Verstehe wer kann, und dies ist bei weitem nicht das einzige Beispiel. Um Sie jedoch zu erleuchten und Ihnen zu helfen sich zurechtzufinden, möchten wir präzisieren, dass es sich um die Herstellung von Verpackungen für radioaktive Stoffe handelt, die Verweise auf die Unterabschnitte 6.4.11.11 und 6.4.11.12 die normalen Beförderungsbedingungen und die Unfall-Beförderungsbedingungen betreffen, das Akronym « CSI » für die Kritikalitätssicherheitskennzahl steht und „N“ keineswegs die Abkürzung für „Newton“, sondern „Zahl“ bedeutet.

Die Anwender der Vorschrift und die Beförderer werden sich bestimmt zurechtfinden ..., während einige zu-

ständige Behörden manchmal nicht in der Lage sind, auf die ihnen gestellten Fragen zu antworten. Es ist daher keineswegs erstaunlich, dass die IAEA und die IMO bedauern, dass die Beförderung von Versandstücken mit radioaktiven Stoffen verweigert oder verzögert wird und die IMO dabei ist, ein Verfahren zu entwerfen, um die Gründe hierfür zu finden und dem Problem Abhilfe zu schaffen. Warum die Vorschriften vereinfachen, wenn es auch kompliziert geht.

Hat nicht der Prophet Jeremias 650 vor Christus vorhergesagt: „Wehe denen, die ihre Macht missbrauchen, um Verordnungen zu erlassen, die andere ins Unglück stürzen“!!!
(Übersetzung)